Juan Potous y Martinez

DE TETUAN A MANILA

(Cronicas de viaje)



A mi inteligente y buena amiga Doña Araceli P. de Pastor con el invariable afecto de su s. s.

Juan Potous

Juan Potous y Martinez

DE TETUAN A MANILA

(Cronicas de viaje)

BOTA PRINTING CO., 89 Escolta, Manila, I. F.

A Don Carlos A. Ferrandiz,

mi excelente amigo y compañero de viaje en la travesia hasta el Oriente, que ha dado origen al presente libro, dedica su modesto trabajo en prueba de estimación y afecto,

EL AUTOR

A MODO DE PROLOGO

No busques en este libro, amigo lector, profundas doctrinas, ni galanuras de estilo, ni perfiles de obra maestra.

Escritas estas crónicas de viaje al correr de la pluma y sin otro propósito que dar noticias mias a los leales amigos que tras mi quedaban, en la peregrinación que por gracia y arte de la vieja política, de la política del favoritismo y de la recomendación, me veia precisado a emprender hacia estas apartadas islas, pensé, al ver las crónicas reunidas, en formar con ellas un pequeño folleto, que yo llamaría "El libro de los recuerdos", porque por una parte en sus hojas se encerrarían muchos de aquellos de todas clases, unos agradables y otros desagradables para mí, y por otra parte los que hayan hecho, antes o despues que yo, este viaje, recordarán al leer sus páginas los dias que han vivido en tan distintos paises y a impulsos de las ondas de tantos mares, reavivando tiempos preteritos llenos de emociones fuertes y hondas, sentidas en la inmensa travesía.

He considerado además que seria interesante para mis lectores, mas en los momentos actuales, conocer algo de lo que es Tanger hoy dia, y para ello he ampliado mis crónicas con las que hacen relación a la antigua capital diplomática del Mogreb o sea del imperio donde el sol se pone, en la mas perfecta traducción de aquella palabra.

Por último, no puedo olvidar en este prefacio a mis amigos de Tetuan, que me animaron

a escribir estas crónicas y que me ofrecieron tantas pruebas de cariño, precisamente cuando yo marchaba camino del destierro y cuando ellos sabian que no debian esperar nada de mí, que ni les podia otorgar favores, ni conceder mercedes, ni sembrar beneficios, ni prodigar empleos, como otros, que precisamente eran los que me obligaban a alejarme de mi hogar y de ellos.

Es la gratitud sentimiento que perdura siempre en mi corazón y cumplo con mi deber al hacerla pública hacia mis amigos de Tetuan, sin distinción de razas.

Haz tú tambien, lector, que te sea deudor de agradecimiento por tu benevolencia conmigo, disculpando los infinitos defectos del modesto libro que hoy te ofrece

EL AUTOR.

I

DE TETUAN A TANGER

El autómovil de la Empresa "La Valenciana" en que he de hacer el viaje de Tetuan a Tanger, espera en la puerta de la Agencia. La linda plaza de España de Tetuan, que se debe a dos activos e inteligentes funcionarios de la carrera consular española, Don Luis Rodriguez de Viguri y Don Alberto de la Guardia, se vé cruzada por numerosos amigos que vienen a despedirme. Centenares de estos se agolpan en la acera de la calle, y media hora antes de la salida del autómovil comienzo a despedirme de todos los que vienen a demostrarme su sincero afecto y a desearme una feliz travesia en el exodo que voy a comenzar a recorrer desde ahora.

Sustrayéndome a abrazos y efusiones cariñosas, monto precipitadamente en el coche, ordeno a su conductor que siga adelante, y una nube de sombreros y pañuelos se levanta, para decirnos adios.

Las emociones porquė paso son muy fuertes y muy hondas y no logro recobrar la serenidad hasta despues que el vehículo ha salido de los límites de la ciudad y del Campamento General, situado en sus inmediaciones.

El automóvil sigue la polvorienta carretera, por la que circulan numerosos y pintorescos grupos de moros y moras, de los aduares

vecinos a la capital, y que acuden al mercado o regresan del zoco. Tampoco faltan los soldados del Ejército español que se encaminan a las posiciones militares, de que se halla salpicado el camino.

Los camiones de la Intendencia Militar, cargados hasta límites inverosímiles de provisiones de boca, de pienso para el ganado y de un conjunto de cosas extraordinariamente heterógeneas, ocupan casi por completo la no muy ancha carretera y obligan a nuestro coche a moderar velocidad y a arrimarse al borde del camino, para poder pasar sin peligro.

El rio Martin o mejor dicho Uad-Ras, pues aquel toma este nombre al acercarse a la ámplia llanura donde tuvo lugar la famosa batalla de la guerra de Africa, con escaso caudal de agua en esta época del año, pues es de advertir que salimos de Tetuan el 10 de Julio, refleja en su corriente los rebaños de cabras y ovejas, que al cuidado de pequeños pastores moros pacen en sus márgenes.

Poco antes de llegar a Laucien, la famosa posición que fué defendida en 1913 por el entonces General de Brigada Don Miguel Primo de Rivera a costa de cruentas bajas, el movimiento en la carretera disminuye, pues la mayor parte del tráfico se desvía hacia Ben Karrich y Chechauen, y somos escasos los viajeros que continuamos la marcha hacia el Fondak y Tanger.

Momentos después pasamos por debajo de Laucien, potente fortaleza, que dividida en tres posiciones, Laucien alto, Laucien medio y Laucien bajo, constituyó durante largos años, el límite de la zona que dominaban los españoles en la región de Tetuan. A su frente se halla el famoso Monte Cónico, centinela avanzado de

la rebeldía y que fué tomado en fecha memorable por el entonces Teniente Coronel, Jefe de la valiente Mehalla Jalifiana, Don Alberto Castro Girona.

Por la garganta que corre entre los montes Laucien y Cónico avanza nuestro automóvil, para desembocar en la llanura de Uad-Ras, donde aun se yergue, hermoso y altivo, el llamado Arbol de la Conferencia, porque bajo sus hojas se levantó la tienda donde fué firmado por el General Don Leopoldo O'Donell y el Príncipe Muley el Abbas, el convenio que puso fin a la guerra de Africa de 1859-60.

El valle de Uad-Ras, regado por el río de este nombre, se dilata hasta las primeras estribaciones de la cadena de montañas, en cuya cima casi se halla establecido el Fondak, de glorioso recuerdo.

La llanura que fué un dia testigo de aquella sangrienta batalla, en la que los marroquies defendieron bravamente sus posiciones pero en la que no pudieron resistir el empuje valeroso de los soldados españoles, aparece en este caluroso dia de Julio, tranquila, serena, silenciosa, sin que en los campos donde antaño tronó el cañon, el fusil y la espingarda, se oiga ahora otro ruido que el que produce el motor de nuestro auto, que viene a interrumpir la majestuosa soledad de la campiña mogrebina.

El coche avanza veloz y comienza a subir lentamente la empinadísima cuesta que conduce al Fondak de Ain Yedida y mientras el auto asciende trabajosamente, nuestra imaginación retrocede en el tiempo y la memoria recuerda con orgullo las cruentas pero gloriosas jornadas que el Ejército español llevó a cabo para dominar aquel desfiladero, único paso que la naturaleza abrió para comunicar la región de las

cabilas tetuanies, llamémoslas así, con la de las cabilas tangerinas.

El recuerdo de los Generales Fernandez Silvestre, entonces Comandante General de Ceuta, Berenguer, en aquel tiempo Alto Comisario de España en Marruecos, Vallejo, Jefe en dichos dias de la Zona de Tetuan, del Teniente Coronel Castro Girona, del Coronel Serrano Orive y de tantos otros, acude a mi mente, que tampoco olvida los inmensos sacrificios, las enormes fatigas y trabajos que nuestros soldados de todas las Armas y Cuerpos realizaron hasta alcanzar la cresta de aquellas, que aun hoy nos parecen inaccesibles montañas.

¡Cuanta sangre corrió por sus laderas! ¡Que lejos parecen hoy aquellos dias de gloria!

Mientras asi pensaba yo, el auto seguía su ascensión y poco después se detenía ante el puesto de Policía Indígena del Fondak.

La posición que lleva este nombre, se ha convertido en un pequeño pueblo, en el que no faltan ni las cantinas servidas por camareras, ni los cafés morunos, ni otros lugares de distracción menos honestos.

El antiguo Fondak, enorme rectángulo de piedra, en cuyo interior existían pequeñas habitaciones donde pernoctaban los viajeros y grandes cuadras para el descanso de las interminables reatas que hacían en tiempo de paz el comercio entre Tetuan y Tanger, sin que faltase el inmenso patio, indispensable en todas las edificaciones marroquies, se halla hoy dedicado al alojamiento de la Policia Indígena, pues los viajeros, cuando la necesidad les obliga a ello, se albergan en cualquiera de los fonduchos que existen en la posición.

La llegada del automóvil constituye un acontecimiento, y a nuestro alrededor se con-

gregan soldados españoles, moros pertenecientes a la Policia Indígena, musulmanes de los poblados vecinos, chiquillos cristianos y moros, y en una palabra, la mas abigarrada y pintoresca muchedumbre.

Nuestro conductor tiene prisa por llegar a Tanger y después de llenar todos los requisitos legales para continuar el viaje, reanuda la marcha, comenzando poco después el descenso a increible velocidad desde las alturas del Fondak a las llanuras de Zinat y el Fahs tangerino.

En poco tiempo, relativamente, salvamos la distancia que nos separa de la posición militar de Regaia, la mas próxima de las españolas a Tanger, deteniéndonos alli breves momentos para recojer pasajeros.

En el puesto de policia del puente internacional, todos los viajeros del automovil somos inspeccionados por una pareja de la Guardia Civil que después de cumplir con su deber, nos permite continuar el viaje.

Una hora mas tarde avistamos las lindas casas y las bien cuidadas calles del Tanger nuevo y por el Camino de Fez, una via que nada tiene que envidiar a las mejores de las mas modernas ciudades europeas, nos encaminamos al Zoco Chico, Puerta del Sol de Tanger, donde nos esperan antiguos amigos, que han de hacer extraordinariamente agradable nuestra estancia en la antigua capital diplomática de Marruecos.

II

TANGER Y ESPAÑA

Sea cualquiera el porvenir que las naciones interesadas en Marruecos reserven a Tanger, es indiscutible que ante los ojos de la razón, de la lógica y de la justicia, aquella ciudad debe comprenderse dentro de los límites de la Zona del Protectorado Español en Marruecos, y si el lector quiere convencerse de ello, acompáñeme durante la corta permanencia que hemos de hacer alli.

Salgamos de la casa donde nos hemos hospedado y dirijamos nuestros pasos al Zoco Chico, la Puerta del Sol tangerina, como dijimos en el capítulo anterior, donde nos sentaremos en cualquiera de los varios cafés que en aquel lugar existen.

Si el lector prefiere la venenosa absenta o en buen castellano el ajenjo, aproximémonos al antiguo Café de la Bourse, donde el dueño es francés y en el que se reune diariamente la colonia francesa de Tanger. Cualquiera de los mozos que se acercarán a servirnos, será español, y podemos hacer el pedido en el idioma de nuestra pátria.

Si al lector le gusta mas el whisky, sentémonos en el Café Central, cuyo dueño es inglés de Gibraltar, es decir, la menor parte posible de inglés y la mayor parte de clásico andaluz. Todos los dependientes son españoles y os ser-

virán con mayor gusto cuando sepan que es un compatriota quien les habla.

Por último, lector amigo, si eres patriota hasta en la bebida y quieres deleitarte con los ricos vinos de Jerez o de Málaga, toma asiento en los cafés de los hermanos Fuentes o en el de Emilio Millet, todos ellos españoles a machamartillo y no necesito agregar que tambien lo son todos sus empleados.

Una vez instalados en el café que mas te agrade, observemos a nuestro alrededor. Los parroquianos de los cafés inglés y español, todos hablan en castellano, el moro que vende objetos marroquiés de Fez y de Marraquesh, te los ofrecerá en español, el limpiabotas que acude a lustrar tu calzado, te hablará en castellano, el judio que discute sus asuntos y negocios con otro correligionario, emplea el idioma español, que ha conservado, como depósito sagrado, durante varios siglos, el comerciante que te habla de la crisis económica porque atraviesa Tanger, lo hace en castellano, el sacerdote franciscano que se dirije a su Iglesia, situada no lejos del Zoco Chico, conversa en español con el lego que marcha a su lado, el afilador que se instala en la esquina, es español, el cochero que a gritos te ofrece su carruaje para dar un paseo por la ciudad, tambien es español, y si por casualidad es musulman, te habla en castellano, el arriero que quiere alquilarte un burro para que subas comodamente al Monte, se expresa en español, y en español, por último, habla en Tanger todo el mundo, pues no en balde la colonia española es mas numerosa que todas las demás extranjeras reunidas, y musulmanes y judios tangerinos al acostumbrarse a hablar en la rica y sonora lengua de Castilla, la han conservado y la mantienen para todas

sus relaciones con los extrangeros los primeros y para todas ellas, sin excepción, los últimos.

Si has descansado ya, lector amable, vamos a dar una vuelta por la ciudad y verás la influencia decisiva que todo lo español ha tenido y tiene en Tanger.

En el mismo Zoco Chico está instalado el correo español, el primero que se estableció en Marruecos, hallándose entonces a cargo de los Cónsules de España, y que después fué imitado por Francia, Inglaterra y Alemania.

Tambien en el Zoco Chico están instalados, en los mejores edificios de la parte comercial de la población, el Casino Español y la Cámara de Comercio Española.

Los hilos del teléfono que cruzan sobre tu cabeza son españoles, puesto que el teléfono fué establecido en Tanger por nuestro compatriota Don Emilio Rotondo Nicolau, cuyos sucesores aun conservan la concesión.

La luz eléctrica que ves brillar por la noche en el Hotel, en las calles y en las casas, tambien es española, pues hace muchos, muchos años, la instaló la benemérita Compañía Trasatlántica de Barcelona y, como es natural, aun conserva el monopolio, como recompensa a los enormes dispendios que ha hecho en beneficio de Tanger y de sus habitantes.

Remontemos desde el Zoco Chico la empinada calle de los Siaghin, principal arteria que comunica la ciudad antigua con las nuevas barriadas, y el hermoso templo cristiano que en aquella via existe fué fundado por Frailes Franciscanos españoles y con dinero de la Obra Pia nacional, y al encontrarnos ante este sagrado lugar, recordemos que todas, absolutamente todas, las misiones católicas de Marruecos, únicos centros de enseñanza primaria que du-

rante largos años, pudiera decir siglos, existieron en el Mogreb, fueron servidas por misioneros españoles y mantenidas con el dinero de la pátria hispana.

Sigamos nuestro paseo, y al abandonar la calle de los Siaghin entramos en el Zoco Grande, donde nuestras miradas se detienen atónitas ante dos espléndidos edificios que se levantan en la llamada Cuesta de la Playa. Son las escuelas de Alfonso XIII, construidas con el generoso donativo del Marqués de Casa Riera y dedicadas a la enseñanza en todos sus grados. No necesitamos decir que el generoso prócer donante de estas escuelas, era español y que la enseñanza que se dá en aquellos mágnificos centros, indiscutiblemente los mejores de Tanger, es exclusivamente española, asistiendo a sus clases, no solo nuestros compatriotas sino muchos musulmanes e israelitas que desean perfeccionarse en el habla castellana.

En el mismo Zoco Grande y casi al alcance de nuestra mano, se alza el Hospital Español, el primero que en Tanger se instaló y el único que existió durante mucho tiempo, como los médicos españoles fueron los primeros que se establecieron en Marruecos, sostenidos por el Gobierno de España, prodigando gratuitamente sus cuidados a moros y hebreos pobres, y dejando airosamente puesto el pabellón de la Medicina Militar española con sabios de universal nombradia, como los Doctores Ovilo, Cortés y Cenarro. Con el nombre de este último y como demostración de gratitud del pueblo de Tanger, se denominó uno de los mas hermosos paseos de la población.

Desde el Zoco Grande sigamos nuestra excursión por la calle de San Francisco, que comienza en aquel y donde se levantan las escue-

las de aquella barriada y el Palacio del hoy Arzobispo de Pompeyopolis, el virtuoso y afable Padre Cervera, como todos los viejos residentes de Tanger familiarmente le llaman, y no necesitamos agregar que Colegios, Palacio, Convento y Arzobispo, son tambien españoles.

Y españolas son asi mismo las escuelas de la barriada de la Playa, y española la empresa de autobuses, que os transporta desde el Zoco Grande a los barrios extremos de la ciudad, y española la única policía europea uniformada que mantiene el orden en la población, y español el Cónsul que actualmente preside la llamada Comisión de Higiene, que en Tanger sustituye a las corporaciones municipales de otros pueblos.

Y con todo esto a la vista, habrá alguien que niegue la preponderancia de España en Tanger y su indiscutible derecho a ejercer la hegemonia en la llamada Zona Internacional?

Mas no es esto solo, pero quede el resto para el capítulo siguiente, pues este es ya demasiado largo.

III

TANGER Y LA ZONA ESPAÑOLA DE MARRUECOS

Si no fuera doloroso y mortificante para los españoles el papel que representan algunas colonias extranjeras en esta ciudad residentes, en la que se ha dado llamar Cuestión de Tanger, lo considerariamos eminentemente cómico, pues no se comprende que seriamente puedan aducirse las razones que se exponen en favor de un Tanger francés o de un Tanger internacional.

Tanger francés. ¿De donde o por donde? Francia jamás ha dominado en Tanger. Este territorio y su puerto han sido propiedad de Inglaterra, de Portugal, de España, de Marruecos, pero de Francia, nunca. Los derechos históricos no han existido pues, jamás.

Derechos geográficos. ¿Por donde? Basta lanzar una mirada al mapa de Marruecos, para ver que la llamada Zona Internacional se halla materialmente envuelta por la española y que de aquella a la zona francesa hay muchos kilómetros de distancia, mientras por todos lados limita con la española.

Es mas; de esta última no la separa ningún accidente topográfico, como no sea el pequeño rio Tahardart, vadeable a pié la mayor parte del año, y por lo tanto, el paso de la Zona

Española a la Zona Internacional puede hacerse libremente, perfectamente, constantemente.

Asi pues, la tesis del Tanger francés debe quedar absoluta y definitivamente desechada, por oponerse a ella, como queda demostrado, la historia y la geografía, la razón y la justicia.

Tanger internacional. ¿Puede verdaderamente llamarse a esto solución al problema o a la Cuestión de Tanger? No; en primer lugar, porque la internacionalización de Tanger es hoy un hecho consumado y no hay necesidad de Conferencias y de Estatutos para lo que ya existe, y en segundo lugar, porque si por Tanger Internacional se entiende una ciudad regida por una Asamblea, formada por indivíduos pertenecientes a seis o siete nacionalidades y cuyos moradores han de ser juzgados por un Tribunal compuesto por jueces pertenecientes tambien a tres nacionalidades distintas, los males que se tratan de remediar, aparecerán de nuevo inmediatamente, en cuanto se implante la internacionalización y quizas, como dice el adagio vulgar español, el remedio sea peor que la enfermedad.

¿Cree nadie, de buena fé, que la paz y la armonia han de reinar en el seno de la Asamblea Internacional o del Tribunal mixto? Reinarán cuando se trate de cuestiones que a nadie interesen, pero en cuanto se hable de asuntos en que se hallen mezclados o en contradicción intereses españoles y franceses, vendrá la desavenencia, y con ella, la lucha, el combate y hasta la batalla campal, entre unos y otros. No sería la primera vez.

Todo el que conoce Tanger, sabe que los motivos de desavenencia en la Asamblea surgirán todos los dias, quizás desde el primer momento, pues son tantos los intereses espa-

ñoles existentes, que cualquiera resolución los rozará o herirá, mucho mas teniendo en cuenta que, sea cual sea la constitución de la Asamblea, los españoles se hallarán siempre en minoria, pues los indígenas musulmanes y hebreos, que ya no tendrán protección extranjera, estarán al lado de Francia por razones que a nadie se ocultan, y con mucho mas motivo si la Zona Internacional se coloca bajo la autoridad del Sultan.

Todos los españoles residentes en Tanger con quienes hemos hablado durante nuestra corta estancia en esta población y los que conocemos los verdaderos intereses, no solo de nuestra colonia sino de la ciudad de Tanger, son enemigos de ambas soluciones, creyendo, imparcial y desinteresadamente, que la única solución viable es la incorporación de la Zona Internacional a la Zona Española de Marruecos, sin restricción alguna.

Con ello desaparecerá tambien el peligro, que para España y su zona marroquí supone el que Tanger se halle en otras manos, que no sean las de los españoles.

No es un secreto para nadie, que desde Tanger se ha alentado moral y materialmente la rebelión en nuestro Protectorado. Quien estas crónicas escribe, descubrió hace algunos años un taller perfectamente montado en las afueras de la población, donde se recargaban los cartuchos que habían sido disparados en la Zona Española, y que de Tanger salian para el campo rebelde multitud de municiones, habiendo denunciado a las autoridades xerifianas expediciones de proyectiles, que de Tanger salieron en reiteradas ocasiones.

¿Si Tanger no es español, si las autoridades de la Zona Española no tienen a su cargo la

Internacional, que duda cabe que el contrabando de armas y municiones continuará, quizas con mayor vigor que ahora?

Perdónenos el lector estas digresiones, que nos ha sugerido nuestra estancia en Tanger y continue con nosotros el largo camino que aun hemos de recorrer.

IV

LA SALIDA DE TANGER Y TEMPORAL EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR

Los excelentes amigos con que cuento en Tanger me colmaron de atenciones durante mi estancia en aquella capital, acudiendo al muelle en masa para despedirme y desearme un feliz viaje, aunque no sé si este último deseo se verá realizado, a juzgar por el comienzo que ha tenido mi expedición.

En el muelle de Tanger se reunieron mis verdaderos amigos y después de abrazar a cuantos acudieron, dándome una nueva prueba de su sincero afecto, embarqué en la canoa automóvil que la Compañía Trasmediterránea tiene para el transporte de los viajeros a bordo de sus vapores.

Muy alejado del muelle, y sufriendo por tanto los embates del fuerte viento de poniente que soplaba con furia, se hallaba el vapor "Llovera", que nos habia de conducir a Cádiz. La canoa con las grandes olas que el poniente levanta, sube y baja de manera vertiginosa, y no sin grandes dificultades logramos atracar al costado del "Llovera", teniendo que hacer prodigios de equilibrio para alcanzar la escala y poder subir a bordo.

Las intensas emociones que he tenido en los pasados dias, el cambio completo y absoluto de vida y costumbres y las preocupaciones na-

turales en el que vá a emprender un largo viaje por paises desconocidos, han ejercido su lógica influencia en mi organismo, quebrantándolo considerablemente, y apenas llegado al "Llovera", me acuesto en mi litera, ayudado por antiguo amigo que no ha querido separarse de mi lado hasta el último momento y al que no sé como agradecer tantas muestras de cariño y amistad. Vaya en estas líneas el testimonio de mi reconocimiento para él y para todos los que me acompañaron en Tanger.

Pocos momentos después de instalarme en mi camarote, el "Llovera" emprende la marcha y apenas pasamos el cabo Espartel, el temporal arrecia y nuestro buque, *donde toda incomodidad tiene su asiento*, comienza a moverse de un modo horrible, movimiento que aumenta constantemente a medida que nos alejamos de la costa africana en demanda del cabo Trafalgar y de la costa española.

No necesito decir que ni un solo pasajero ha quedado en pié: todos, sin excepción alguna, han corrido a refugiarse en los camarotes.

Al lado mio se tumba en otra litera un fraile franciscano, que se marea de un modo horrible, y que no abandona el camarote hasta que el vapor se halla amarrado al muelle de Cádiz.

Como el viento y el mar son de proa y ambos crecen en furia, hay momentos en que el "Llovera" se pone materialmente de pie. Desde mi litera oigo las quejas y lamentaciones de los pasajeros, el estrépito de la vajilla, que rueda por el suelo en uno de los violentos tumbos del vapor, los golpes de las puertas, que se abren por si solas.

Lo peor de todo es que los elementos retrasan considerablemente la marcha del buque

y que las horas van pasando, sin que se vea el término de este desdichado viaje, para desesperación de los pasajeros.

Por fin, a los ocho menos cuarto de la noche, atracamos al costado del vapor-correo de Canarias "Reina Victoria", habiendo invertido en una travesia que como máximum debe durar cinco horas, la nimiedad de ocho horas justas.

Cuando los viajeros del "Llovera" llegamos a la Aduana, no teniamos fuerzas ni para abrir las maletas y comprendiendo nuestra situación, Vista y Carabineros, con exquisita cortesia, nos libraron de una prolija inspección, sin que por ello quiera decir que faltaron a su deber.

V

DEAMBULANDO POR CADIZ

Dos buenos amigos mios que en esta ciudad residen, los señores Briceño y Galera, tuvieron la bondad de acudir al muelle para recibirnos y acompañarnos durante nuestra estancia en Cádiz, pero como por una parte el vapor llegó demasiado tarde, según saben mis lectores, y por otra el memorable viaje del "Llovera" nos habia dejado molidos y maltrechos, declinamos la amable invitación de aquellos señores para recorrer la población, prometiéndonos, sin embargo, aceptarla para mas adelante.

Y efectivamente, después de dejar solucionados todos los trámites y requisitos necesarios para obtener el billete de pasaje, embarque y facturación de equipaje etc. etc. nos pusimos a la disposición de dichos amigos.

Todos cuantos han visitado esta ciudad saben perfectamente que la caracteristica de Cádiz es la simpatia. La gente amable, correcta, fina, cortés. Las calles silenciosas, umbrias, en calma constante. Los sitios céntricos, cafés y bares, acogedores, hospitalarios y tranquilos. Todo ello hace, que los que estamos acostumbrados a otras capitales andaluzas, Málaga y Granada, por ejemplo, encontremos en Cádiz una quietud, un reposo, una tranquilidad que en aquellas es desconocida.

Aún en el hermosísimo puerto, donde se hallan fondeados centenares de buques, se observa la tranquilidad de que antes hablamos, efectuándose las operaciones de comercio en calma, sin ruido alguno.

Recorremos en nuestra excursión la orilla de la bahia, desde el muelle donde atracan los grandes vapores hasta el precioso Parque Genovés, admirando las bellezas del puerto, las obras artistícas que en aquel lugar se han levantado y lamentando con nuestros acompañantes algunas de las modificaciones antiestéticas que se han llevado a cabo y entre las cuales citaremos en primer lugar la malhadada idea de la Junta de Obras del Puerto de cercar con una reja gran parte del muelle, exactamente en la parte que cae al mar, lo que da una apariencia de jaula a aquellos lugares, que son precisamente de los más bonitos que tiene Cádiz.

Continuando nuestro paseo, nos detenemos unos instantes ante el monumento que ha de elevarse a las Cortes de Cádiz y que al paso que va, creemos que se inaugurará en el segundo centenario de dichas Cortes, pues no hay más que un solo operario trabajando en los mármoles y piedras del basamento.

Poco más allá levántase el monumento erigido al Marqués de Comillas, con el que Cádiz ha querido pagar la enorme deuda de gratitud que tiene contraida con el ilustre prócer, modelo de caballerosidad y de hidalguía.

El monumento, aunque hermoso, no nos ha dejado completamente satisfechos; hubiéramos preferido al busto en mármol de Don Claudio López, una estatua, como la que tiene Don Segismundo Moret en otra parte de la ciudad.

Después de pasar por delante de los edificios militares, cuarteles, parques y pabellones, todos ellos del peor gusto y algunos más con apariencias de prisión que del uso a que están dedicados, entramos en el Parque Genovés, lugar que por hallarse situado lejos del centro de la ciudad, se ve poco concurrido, aun cuando debiera serlo extraordinariamente por sus infinitas bellezas y por el plácido encanto que allí se respira.

Por esta última razón es el sitio preferido de los sacerdotes, de los que ayer habia un verdadero muestrario en el Parque Genovés, pues además de los pertenecientes al clero secular, nos encontramos a pocos pasos de la entrada con dos obesos frailes carmelitas; mas adelante llamaron nuestra atención los hábitos blancos y negros de los dominicos, en una alameda tropezamos con dos padres franciscanos, y para que nada faltase, en un banco hallábanse sentados dos señores que por sus sombreros y sus largas levitas, se veia bien a las claras que eran profesores marianistas.

El Parque Genovés necesitaría él solo una crónica para describir sus bellezas, el encanto de sus sombrías arboledas, la gruta artificial que lo adorna, el estanque donde nadan patos y anádes y sobre todo, las preciosas vistas que desde allí se divisan. Pero el tiempo falta, pues dentro de dos horas debemos de embarcar en el "Isla de Panay" y hay que despedirse de los lectores hasta Cartagena.

VI

DE CADIZ A CARTAGENA EN EL "ISLA DE PANAY"

A las once y media de la mañana embarcamos en el vapor de la Compañía Trasatlántica "Isla de Panay" que, Dios mediante, ha de conducirnos a Filipinas, pasando por los mares y costas del Sur de Europa y de Asia.

Pocos momentos después de nuestra entrada abordo, se nos designó por el Mayordomo el camarote que hemos de ocupar en tan larga travesía y cuyo camarote es de los mejores del buque, pues se halla situado en la cubierta, cosa de gran importancia si se tiene en cuenta que hemos de pasar muchos días muy próximos al Ecuador.

Después de instalarnos provisionalmente en nuestro nuevo domicilio, subimos sobre cubierta, a tiempo que el "Isla de Panay" hacia sonar su silbato por segunda vez y que se comenzaban los preparativos de partida, con los vapores auxiliares al costado y los equipos de tripulantes y jornaleros en la borda del vapor y en el muelle, respectivamente.

Para todo espíritu observador tiene gran interés y emoción la partida de un buque, a poco que se fije la atención en los incidentes que se desarrollan ante la vista del pasajero que se halla abordo.

Uno de los más emocionantes para mi, fué el ver salir, verdaderamente disparado, por la plancha que une al vapor con el muelle, a uno de los marineros del "Isla de Panay", cuyo tripulante al llegar al extremo de la plancha, se colgó materialmente del cuello de dos hombres que allí estaban, sus hermanos sin duda, y después de estampar un sonoro beso en las mejillas de cada uno de sus deudos, volvió a subir como una exhalación abordo del barco, donde su deber le reclamaba en aquellos mismos instantes.

Interesante también en alto grado el grupo que formaban en tierra las familias de los tripulantes, que con angustiados semblantes, acudían a despedir a sus deudos, a los que no volverían a ver en largo tiempo pues he de advertir que el "Isla de Panay" no regresará a Cádiz, de retorno de su viaje a Filipinas, China y Japón, hasta bien entrado el mes de Noviembre.

Suena el tercer toque del silbato, retirase la plancha, comienzan los auxiliares a remolcar al vapor para separarlo del muelle y en aquel crítico momento, una pasajera, conduciendo dos niños, de los que el mayor apenas tendrá dos años de edad, se presenta en el muelle, haciendo señales para que nuestro buque se detenga. El Capitán le hace saber que esperará unos momentos, se busca un bote y por fin, después de grandes esfuerzos de los remeros, logra alcanzar la escalera del buque, por la que suben en peligrosa confusión baules, maletas, niños y personas mayores.

La impresión sufrida por aquella pobre pasajera debió ser enorme, como lo demuestra el hecho de que aún no la hemos visto sobre cubierta desde nuestra salida de Cádiz, apesar

de haberla buscado por todas partes para interrogarla.

El "Isla de Panay" mientras tanto avanza majestuosamente por la hermosísima bahía de Cádiz y perdiéndose van de vista el "Llovera", de infausta recordación, el "Reina Victoria", correo de Canarias, y los innumerables buques que esmaltan el puerto.

Poco después nos hallamos en el Oceano con tiempo y mar magníficos, ¡que diferencia de hace dos días! y comienzan a desfilar ante nosotros Cabo Trafalgar, Tánger, Arcila, Tarifa y Ceuta.

La tarde es clara y luminosa, y allá a lo lejos, con ayuda de potentes gemelos, distingo la silueta del Cabo Negrón. Mis ojos ansiosos, desean ver también Tetuán pero luchan en vano, y cansado y triste me retiro a la cámara, en busca del necesario reposo para tantas emociones.

Al amanecer hemos pasado muy próximos a Cabo de Gata, y dentro de una hora llegaremos a Cartagena.

VII

CINCO HORAS EN CARTAGENA

A las veinticuatro horas de nuestra salida de Cádiz y despues de varias de navegación sin haber visto tierra desde el Cabo de Gata, percibimos en el horizonte, por proa, una línea indecisa y borrosa que se adentraba en el mar y a la cual nos dirigiamos rápidamente.

En la base de dicha línea o punto, se halla el puerto de Cartagena y poco después comenzaron a dibujarse los contornos áridos y desérticos de la isla de Escombreras, especie de centinela avanzado que se destaca para guardar la entrada del magnífico puerto natural de la cartaginesa ciudad.

No sin razón disfruta Cartagena del renombre de ser uno de los mejores puertos del mar Mediterráneo, y su fama de excelentísima posición estratégica sobre aquel mar, tampoco ha sido usurpada.

Defendiendo el acceso a la bahía, alzanse dos castillos o por mejor decir, dos series de fortificaciones, denominadas, Defensas de la derecha y Defensas de la izquierda, situadas, como su nombre indica, a ambos lados de la boca del canal, y con la misión, como se comprenderá, de impedir el acceso, del lado del mar, de toda clase de embarcaciones.

Complementando estas defensas, por la parte de la costa y en los montículos que domi-

nan puerto y ciudad, se extienden otras baterías, fuertes y baluartes, y por encima de todos ellos, a considerable altura sobre el nivel del mar, asoma el famoso castillo de San Julián, que tantos recuerdos evoca, como una página de la historia de nuestras revueltas intestinas.

Mientras examinábamos atentamente el panorama que ante nosotros se desenvolvía, el "Isla de Panay" avanzaba lentamente con dirección al muelle, permitiéndonos admirar, el, como antes digo, magnífico puerto natural, en el cual el hombre ha necesitado construir unicamente dos escolleras de no muy largas dimensiones para estrechar la entrada y formar muelle para barcos de gran tonelaje. Todo lo demás es obra de la naturaleza.

En una de las escolleras se halla fondeado el acorazado de nuestra marina de guerra "Alfonso XIII" y al lado opuesto, diversos cañoneros y torpederos.

En la márgen derecha de la bahía se abre esta, formando un nuevo canal, a cuyos lados se hallan las factorías de la importantísima sociedad Constructora Naval Española, y mas adentro todavía, fuera de la vista, se extiende el Arsenal del Estado. Por esta somera descripción, nuestros lectores podrán formarse una idea, siquiera aproximada, de las condiciones del puerto de Cartagena, de su importancia y admirable situación.

Digamos para terminar, que en el fondo del muelle se halla la elegantísima construcción del Club Náutico, centro de la buena sociedad cartagenera.

El "Isla de Panay" amarra dando vista a un velado monumento, en el frente del cual leo la siguiente inscripción: "A los héroes de Cavite". Nada puedo decir de su construcción,

pues como antes digo, se halla cubierto por grandes lienzos, que serán levantados el dia de la inauguración, acto que tendrá lugar en fecha próxima, con la asistencia de S. M. el Rey.

Desde la toldilla de nuestro barco, vemos el hermoso paseo que comenzando en el muelle termina en el interior de la ciudad, el tétrico caserón donde se halla instalado el presidio, la catedral antigua, el viejo faro llamado "La Linterna", de tiempos medioevales y que tanto recuerda a las torres que abundan en las costas marroquies, y encima de la población, los restos del viejísimo castillo de la Concepción, de fundamentos romanos, aunque lo que queda en pié pertenece a la época del Rey Sancho IV el Bravo, que tanta influencia ejerció en los destinos de Cartago Nova.

Las horas pasan insensiblemente y acércase el momento de partir de nuevo para nuestro destino. Nos despedimos de familiares y amigos, que tan agradable han hecho nuestra corta estancia en Cartagena, y el "Isla de Panay" se aleja con dirección a Valencia, con tiempo y mar hermosísimos.

VIII

EL DOMINGO EN VALENCIA

A las once de la mañana del domingo, el vapor "Isla de Panay" fondeaba en el puerto del Grao, después de una travesía admirable desde Cartagena y de haber seguido por largo tiempo paralelamente las interminables escolleras que se adentran en el mar.

No fué fácil la operación de atracar nuestro buque al muelle, pues en primer lugar, cuando nos dirigíamos a este, se interpuso una goleta de Torrevieja cargada de piedra pulimentada y a la que no enviamos al fondo del mar por milagro de la Divina Providencia, y en segundo lugar, el puerto de Valencia va siendo tan pequeño para el número de buques que lo visitan, que estos se ven precisados a atracar de popa, sin excepción alguna, quedando muy poco trecho de barco a barco.

Por cierto que entre estos se hallaba el pequeño vapor polaco "Goynia", primero que he visto de esta nacionalidad, y cuya tripulación no acostumbrada sin duda a altas temperaturas, (en Valencia el calor era verdaderamente horrible) se paseaba en traje de baño por la borda del buque, paseo que se interrumpía únicamente cuando alguno de los tripulantes se lanzaba de cabeza al mar, y después de permanecer allí un rato volvía a bordo para continuar su paseo al aire libre.

Después de almorzar, desembarcamos en el Grao, tomando uno de los tranvías, repletos de público, que nos condujo al centro de la capital levantina.

Celebrábase ayer, como domingo, una verbena al aire libre y desde la ventanilla del tranvía veíamos pasar infinitos carros, adornados con ramaje y flores, que conduciendo gran número de mujeres, se encaminaban al lugar donde la fiesta había de celebrarse, con gran holgorio y alegría.

El tranvía nos deja frente a un hermoso edificio, que según nos informan, es la antigua fábrica de tabacos y en la cual se hallan hoy instalados los Tribunales de Justicia, y pensando en la variabilidad de los destinos de las cosas humanas, fuimos a parar a la Plaza de Wilson, donde bajo copudos árboles, en preciosa construcción moderna, de estilo inglés, nos encontramos con un letrero que decia: "Tribunal para niños".

Una de las cosas que mas llamaron nuestra atención en Valencia, fué el sinnúmero de gatos que tranquilamente pasean por sus calles. En la aristocrática Avenida de Navarro Reverter, apesar de los tranvías, de los carruajes y de los ruidos, un hermoso gato negro marchaba lentamente, majestuosamente, por la anchurosa via. Poco mas allá, en la Plaza del Temple, otro gato, también negro, transitaba reposadamente, y en la Plaza de Castelar, dos gatos jugaban gozosamente en medio del arroyo.

Contrastando con esta tranquilidad de Arcadia feliz, un grupo de gente contemplaba las huellas de los proyectiles que en la pared dejaron señaladas las pistolas de los asesinos que inmolaron hace tres dias, en el sitio mas

céntrico de Valencia, al Presidente del Sindicato Libre de Empleados de Banca y Bolsa de Barcelona.

El lector me perdonará que no le describa la antigua Puerta de Serranos, ni el artístico Mercado de Colón, ni la escasez de agua del río Turia, ni los puentes que lo atraviesan, pues estas crónicas han de ser necesariamente breves y concisas, pero si me permitirá que estampe esta observación, que a mi me llenó también de asombro: *En Valencia ayer no habia flores.* ¿No es verdad que parece extraordinario?

IX

LLEGADA A BARCELONA

Hoy, 16 de Julio, festividad de Nuestra Señora del Cármen, a las ocho de la mañana, apareció ante nuestro horizonte el famoso castillo de Montjuich y poco tiempo después divisábamos el inmenso bosque que en el puerto de Barcelona forman el infinito número de mástiles de los barcos aquí fondeados.

El "Isla de Panay" avanza rápidamente, detiénese breves instantes para recoger al práctico que nos ha de guiar en la entrada y continúa su marcha en demanda del puerto exterior.

Para celebrar la fiesta del día, Patrona de marineros y navegantes, todos los buques españoles surtos en bahía, aparecen engalanados con banderas y gallardetes, llamando nuestra atención un hermoso vapor inglés de gran tonelaje, que también ha adornado sus mástiles y jarcias.

Arriamos nuestra bandera saludando, al pasar junto al muelle donde se hallan atracados el viejo crucero nacional "Rio de la Plata" y el buque "Dédalo", el mas raro y antiestético de los barcos modernos, con su catavientos en forma de enorme cigarro en lo alto de su primer palo, con su extensa plataforma en popa para el lanzamiento de hidro-planos, de los cuales, dos de ellos se hallan en bahía próximos

a su nodriza, pues asi puede calificarse el papel que desempeña el "Dédalo", y con la inmensa variedad de artefactos, la mayor parte de ellos completamente desconocidos para mi, que adornan sus cubiertas.

En el fondo del muelle dejamos al lindo vapor "Jaime I", que hace el servicio entre Barcelona y Mallorca, y deslizándose suavemente por las tranquilas aguas del puerto, el "Isla de Panay," vá a buscar su sitio en el muelle de la Compañía Trasatlántica, amarrando la proa por la popa del magnífico vapor "Barcelona" de la Compañía Pinillos, que dentro de poco partirá en viaje para la América del Sur.

Recibida la Sanidad y a libre plática el buque, empiezan las despedidas de los pasajeros que aquí quedan y comienza a disgregarse el extraño conglomerado que hemos formado desde Cádiz los viajeros del "Isla de Panay". Y a fé que no ha podido verse jamás una mezcla mas rara de tipos, profesiones y personas.

Junto al hermano del Corazón de María que viene a España a reponer la salud perdida en diez años de estancia en las posesiones de Guinea, los cabos e individuos de la Guardia Colonial de Fernando Poó, luciendo el gorro colorado, que les dá apariencia de maduros "Botones".

Al lado del virtuoso párroco de Canarias, que llevado de su celo religioso, ha predicado un largo sermón en Valencia a los trabajadores del puerto que pronunciaban frases gruesas, la "cocotte" catalana con acento extranjero, que expulsada de Fernando Poó por sus escándalos viene en busca de su familia residente en la Ciudad Condal.

En íntima amistad con el grueso y atildado inglés, ingeniero que planea un ferro-carril en

la República de Liberia, el mestizo que posee haciendas de cacao en Santa Isabel y San Carlos.

Todas estas extrañas figuras, mas los tres monos y las dos cotorras que la hetaira trae de Africa, nos abandonan, quedando únicamente abordo la familia del Cónsul de Portugal en Singapore, un alto empleado de la Compañía General de Tabacos de Filipinas y nosotros.

Por la festividad del dia no se trabaja en el puerto, y la quietud y la tranquilidad reinan abordo, pues además han desembarcado en Barcelona muchos de los tripulantes del "Isla de Panay" que alli tienen sus familias.

X

EL CIRCULO ECUESTRE DE BARCELONA Y UN PASEO A PIÉ POR LA CIUDAD

Unos antiguos y excelentes amigos, los Señores Dorca y Feliu, que tuvieron la amabilidad de irme a esperar al muelle a mi llegada a Barcelona, invitarónme a almorzar con ellos en el Circulo Ecuestre, la sociedad más popular y distinguida de la ciudad condal y en la que se reune enorme concurrencia, sobre todo en los calurosos dias del verano.

Nada mas bonito y confortable que la terraza en que se halla instalado en el verano, el comedor de dicha aristocrática sociedad. Por mas que examinamos atentamente el local para conocer la forma en que aquella terraza ideal se halla construida, no pudimos lograrlo; es un sitio encantador, lleno de pinturas, de flores, de toldos para proteger el comedor del sol sin que se entorpezca el paso del aire, indispensable en estos días del estio en que el calor hace sentir sus efectos sobre Barcelona.

La temperatura, merced a la serie de combinaciones empleadas, es deliciosa, y si a ello se une la exquisitez del menú, la excelente calidad de los artículos y el relativo bajo precio del cubierto, se comprenderá que la terraza del Círculo Ecuestre sea el lugar de reunión de la mejor sociedad barcelonesa, y que es punto

menos que imposible hallar sitio vacante en el comedor, a las horas de las comidas.

El Círculo se halla regiamente instalado, con hermosos salones y toda clase de comodidades para los socios. Sin embargo, estos no estan satisfechos con el edificio que ocupan actualmente, y han presupuestado la suma de *seis millones de pesetas* para la construcción de un nuevo edificio, cuyas obras han comenzado hace poco tiempo.

Claro es, que tanta riqueza y lujo supone un gasto enorme, y que este no puede sufragarse sin tirar horrible y furiosamente de la oreja del pobre Jorge, a cuyos admiradores hemos visto sentados alrededor del tapete verde desde las primeras horas de la tarde, apesar de lo que nos decían aquellos telegramas en los que se hablaba de las terminantes disposiciones del Duque de Almodóvar del Valle para la supresión absoluta y completa del juego. Se conoce que hay bulas para difuntos, y una de estas debe haber correspondido al Círculo Ecuestre.

Dejamos el automóvil para, en unión de otro amigo muy apreciado, a quien conocimos en Tanger, el señor Sales, recorrer la población a pié o en tranvía, según fueran las distancias.

Lo primero que en nuestro deambular llamó mi atención, fué la vista de las parejas de guardias de Seguridad y de la Guardia Civil prestando servicio, armados de tercerolas. También nos sorprendió la presencia de agentes de la autoridad, armados, en Bancos y establecimientos de crédito, sin duda, para evitar los atracos a cajeros y empleados.

Estas dos cosas son las únicas señales que hemos visto del estado de intranquilidad que, según dicen, reina en Barcelona. Y estampo,

según dicen, porque a cualquiera que se le asegure que en la Ciudad Condal se cometen atentados a diario, no lo creería, juzgando por la enorme afluencia de gente que circula por las calles, llena tranvías y autobuses y completa hasta el límite máximo la capacidad de teatros, cines y toda clase de espectáculos públicos,

A la mayor animación de la capital catalana, contribuye el haber terminado la huelga de carros de transporte, que poco a poco van descongestionando los muelles de mercancías, aun cuando todavía se ven enormes montones de ellas, que impiden a veces nuestro paso con dirección al "Isla de Panay".

Así pues, ni la crisis económica, ni los conflictos sociales, se ven ni se observan cuando se circula por las calles, plazas y ramblas de Barcelona, siempre tan alegres, tan animadas, tan llenas del espíritu jovial y placentero, que distingue al pueblo catalán.

XI

ANDANDO POR BARCELONA

Nuestro vapor "Isla de Panay" se halla atracado, en el muelle de la Compañía Trasatlántica, situado, como es sabido, en las inmediaciones de la Barceloneta, barriada la más democrática de esta inmensa capital.

En los dias que aquí he permanecido, con mucha frecuencia he recorrido la hermosa calle de aquel barrio, donde se hallan instalados cafés, horchaterías, restaurantes y otros establecimientos públicos, todos ellos al aire libre, y ocupados hasta el último asiento por la abigarrada muchedumbre de la gente que allí habita, pescadores, marineros, obreros de industrias de la navegación y pesca, y unos pocos, modestísimos rentistas.

Algunas veces también, cuando he encontrado sitio libre, me he sentado entre el público que colma los establecimientos, escuchando sus conversaciones y observando sus gustos y preferencias.

La primera observación que he hecho es el amor que el obrero barcelonés siente por su familia. A diferencia de los trabajadores de otras regiones que van solos al café o a la taberna, dejando a sus mujeres e hijos en la casa, el jornalero de aqui va siempre por la noche al bar u horchatería al aire libre, con su familia, la que interviene en todas las conversaciones,

muy especialmente la mujer, que ejerce gran ascendencia sobre el marido.

Ayer y hoy, el "Isla de Panay" ha estado tomando carga para Manila, China y Japón, y desde la cubierta del buque he estado examinando la labor que realizan los obreros del muelle. El trabajo se halla aquí perfectamente organizado, tan perfectamente que el jornalero no rinde el producto que debe dar, sino mucho menos del que rendía antes y aún rinde en otras partes donde el trabajo no se halla tan perfectamente organizado.

Solo así se comprende el tipo que ofrecen estos obreros, gordos, panzudos, con más apariencia de burgueses que de trabajadores de muelle.

Por todo ello resulta inconcebible que aquí exista una llamada cuestión social, pues no se comprende a que aspiran hombres bien pagados, que trabajan muy poco, mucho menos de lo que pueden, con gustos tranquilos, familiares, burgueses, en una palabra.

Pero como no es a nosotros, cronistas de paso por Barcelona, a quienes nos corresponde averiguar las causas de la perturbación actual, continuemos nuestro paseo por la ciudad condal y anotemos el hecho de que aquí, apesar de la numerosa guarnición, no se ven casi los uniformes de nuestros soldados, lo que a mi juicio es un error, dado el espíritu predominante en Barcelona. Creemos que aquí, con más razón quizás que en Africa, debieran los oficiales españoles ir siempre de uniforme, apesar de las molestias que ello les supondría.

Consignemos con inmensa satisfacción el hecho de que es incalculable el número de personas que en Barcelona hablan castellano por la calle, y que en todos los establecimientos

públicos, si se pide cualquier cosa en español, os contestarán siempre en el mismo idioma, sin molestia, ni violencia, ni hostilidad por parte del que os responde.

Admiremos a la municipalidad barcelonesa, que podrá ser un desastre en su administración interior según dicen, pero que tiene esta ciudad limpia, arreglada, reluciente, utilizando para ello los últimos adelantos, como camiones automóviles regaderas, barrenderas también automóviles y un servicio de incendios, que ayer vi funcionar a la perfección.

Digamos para terminar esta crónica, que en muchas casas de Barcelona hemos visto los clásicos papeles blancos en los balcones, y que aunque aquellos lucen solamente en edificios de lujosa apariencia, ellos indican que la crisis de la habitación aquí no presenta tan agudos caracteres como en otras poblaciones.

El "Isla de Panay" está terminando sus preparativos de viaje y esta tarde, a las cuatro, emprenderemos la marcha para Port-Said.

XII

LA SALIDA DE BARCELONA Y EL ARREGLO DEL COMPAS

Llegó el momento de partir de la hermosísima ciudad condal, de la Perla del Mediterráneo, como con sobrado fundamento se llama a Barcelona, y después de hacer las últimas compras en tierra, de despedirnos *in mente* de las lindas ramblas y preciosos paseos, encaminamos nuestros pasos al muelle, donde durante cuatro dias mi casa flotante, el "Isla de Panay", ha permanecido amarrado.

Poco antes de las cuatro, el comedor y cubierta del barco son insuficientes para contener la enorme cantidad de gente que ha venido a despedir al buque, a sus pasajeros y a su tripulación.

Allí están los principales jefes de la Compañía General de Tabacos de Filipinas, señores Rosales, Correa, Malvehi y Bello, algunos de la Compañía Trasatlántica y muchos miembros de la colonia filipina residente en Barcelona, que, como de costumbre, vienen a bordo el día de la partida del vapor, que marcha a la pátria de origen o de afección.

También acuden a despedirnos nuestros excelentes amigos don Emilio Esteban Feliú 'y don Viriato Sales, así como el Primer Secretario de Embajada don Miguel Espinós, que al saber mi viaje a Manila no ha querido dejar de

venir a abrazarme y desearme una feliz travesía.

Con intensa emoción me despido de Feliú y Sales, pareciéndome que con su marcha se deshace el último lazo que me unía a las tierras y recuerdos mogrebíes, y aun desde el muelle ambos me envían el postrer adios, en tanto el "Isla de Panay", va separándose pausadamente del muelle donde fondeó hace cuatro días.

Muchedumbre numerosa corre hacia el extremo del muelle, donde forma compacto grupo, que agita los pañuelos sin cesar, mientras el vapor se detiene breves momentos para dar paso a gigantesca grúa flotante, que obstruye la salida del puerto.

Apenas separados del muelle, ocupa el lugar que hemos dejado vacante, nuestro antiguo conocido el vapor "Joaquin Piélago", que durante tantos años prestó el servicio de correo entre Algeciras, Tanger y Cádiz, y que hoy viene a tomar la carga de Barcelona para Fernando Poó, la que trasladará en Cádiz al vapor "Ciudad de Cádiz", que proximamente saldrá para aquella colonia.

Dejamos atrás el viejo trasatlántico "San Ignacio de Loyola" hoy convertido en pontón carbonero, arriamos la bandera al pasar junto al "Rio de la Plata" y momentos después nos hallábamos fuera del puerto y con rumbo, según creiamos, a Port-Said.

Desciende el Práctico lejos ya de la bahía, y cuando pensábamos que el "Isla de Panay" hacia rumbo franco al Este, nos encontramos con la sorpresa de que camina hacia el Sur, rectificando al poco rato la dirección y marchando en línea recta al puerto que habíamos abandonado. Nadie se explica esta serie de manio-

bras, mas inexplicables todavía, cuando al llegar cerca del rompeolas, el "Isla de Panay" bruscamente emprende el camino del Norte o sea el de las costas de Francia.

Los comentarios aumentan, los pasajeros formando grupos nos reunimos en cubierta para cambiar impresiones, consultamos a marineros y mozos, que tampoco nos explican lo que deseábamos saber, y por fin el "Isla de Panay" se dirige nuevamente al puerto, iza la bandera pidiendo práctico, hace sonar repetidas veces la sirena, para su marcha, y nuevamente recibimos a bordo la visita del Práctico.

Se aleja el bote del Práctico, acércase un oficial y éste nos dá la anhelada explicación de las extrañas maniobras de nuestro barco. Se estaban corrigiendo las desviaciones del compás, antes de emprender el largo viaje que habíamos de hacer, y de aquí nuestra marcha hacia los cuatro puntos cardinales.

XIII

EL "ISLA DE PANAY" Y SU CAPITAN

El Golfo de León nos recibió de mala manera, pues poco después de abandonar la ensenada que forman Barcelona y su puerto, el mar comenzó a aumentar, empezando nuestro buque a moverse y recibiendo varios golpes fuertes de mar, con gran sorpresa y no menor sobresalto de los numerosos pasajeros, que buscando un remedio al enorme calor que se sentía en la ciudad condal, habían dejado abiertas las ventanillas de sus camarotes, por las que se precipitó un torrente de agua, empapando las literas en unos y la ropa que había quedado sobre el sofá en otros.

Todo el día el mar mantúvose alborotado y únicamente a la caída de la tarde, cuando nos aproximábamos a la costa del Este de la italiana isla de Cerdeña, la marejada decreció, mejorando el tiempo rápidamente.

Muchos pasajeros sufren los terribles efectos del mareo, y yo aprovecho el rato de calma que se siente para hablar con el Capitán del "Isla de Panay", viejo lobo de mar, quien nos facilita amablemente cuantos datos necesitamos para nuestra información.

Pero antes que del buque, perdónenos el lector que le hablemos del Comandante del mismo, don Antonio Vives, hombre de pequeña estatura, de abundante cabello blanco, natural-

mente rizado, con el rostro cuidadosamente rasurado, porque, según dice, el bigote blanco le hacía muy viejo, por lo que, antes de entrar en conversación, me aconseja también que me afeite. Me sonrío benévolamente al escuchar el consejo del Capitán, que como todos los marinos es bueno, inocente, franco, sincero, jovial, expresando su alegría con risas abiertas e infantiles.

Don Antonio Vives es valenciano, mejor dicho, alicantino, de Benidorm, y a pesar de sus constantes viajes por el resto de España y por el extranjero, no ha dejado el acento valenciano, ni las "floridas" expresiones alicantinas, con que de trecho en trecho esmalta su conversación, a veces rota e incoherente.

El Capitán Vives nos dice que lleva veinte y siete años al servicio de la Compañía Trasatlántica y que antes mandó un gran barco de vela, que hacía frecuentes viajes entre España, Cuba y los puertos de los Estados Unidos.

Tres años y medio lleva mandando el "Isla de Panay", y es de oir el entusiasmo con que habla de su buque. El mas viejo de la empresa, el decano de la Compañía, el barco que nos conduce, merece a su Capitán el más elevado concepto. ¡Qué vapor mas valiente! repite a cada momento. ¡Cuantos temporales he corrido en él, y que bien se ha portado siempre! dice el Capitán. ¡Qué máquinas y qué adelantos posee! exclama don Antonio, agregando después: ¡Dos millones y medio de pesetas se ha gastado la Compañía en reparar el "Isla de Panay"! "Con ese dinero podría haber comprado un vapor nuevo, y sin embargo ha preferido recomponer este viejo buque." "Ha hecho bien," insiste el Capitán, "porque el "Panay" es un barco muy valiente. Yo le tengo mucho cariño," dice

don Antonio, "pero esto no obstante, pronto me veré precisado a dejar el mando. Si la línea de Oriente no se hubiera prolongado a China y Japón, yo seguiría siempre en el "Panay", pero ahora es demasiado larga la ausencia de la familia y ya va siendo uno viejo," dice con amargura don Antonio, mientras la fresca brisa juega con sus blancos y ensortijados cabellos, alborotándolos y enredándolos.

Despídese el Capitán, pues sus obligaciones le llaman al puente y poco después, mientras apoyado en la borda escudriño el horizonte, mis ojos descubren una luz, que de tarde en tarde rompe las tinieblas de la noche.

Es el faro de San Pietro, colocado en la costa Sudeste de Cerdeña, única tierra que hemos visto desde nuestra salida de Barcelona.

El tiempo mejora sensiblemente y aprovechándolo, mañana me acompañareis a recorrer el buque.

XIV

LAS BELLAS COSTAS DE SICILIA

Prometí al amable lector que me acompañaría a recorrer el buque en que navegamos con dirección a Port-Said, pero como el hombre propone y Dios dispone, la Providencia dispuso que después de terminar de escribir mi crónica anterior, apareciese, por la proa del vapor que nos conduce, ante los asombrados ojos del viajero, alta montaña que emergía de las olas y en uno de cuyos lados alzábanse faro y casa, visibles ambos a simple vista.

Acudimos a la carta marina y ella nos dice que la tierra que tenemos delante de nosotros, es el Islote Marítimo, la mayor y mas extensa de las islas que componen el archipiélago de las Egátas, situadas en la extremidad Sudeste de Sicilia.

El "Isla de Panay" va acercándose al promontório y se distinguen perfectamente la hermosa carretera que desde el faro contornea la montaña, el canal que separa el islote de la isla de Sicilia, las peladas laderas del monte y sus escasísimas viviendas. El islote ofrece un aspecto, árido, sombrío, desierto y debe hallarse muy poco habitado.

Nuestro buque avanza rápidamente, y contrastando con el Islote Marítimo, aparece la isla de Sicilia, poblada de inmensas ciudades, toda ella cultivada, salpicada de infinitas quin-

tas y casas de campo, con hermosas iglesias y multitud de ermitas.

Conforme se aproxima a la costa el "Isla de Panay", vese una importante ciudad, con ámplios edificios, ancho puerto y espaciosos inmuebles, semejando cuarteles o establecimientos navales militares, por su proximidad al mar, en el que se adentran.

Acudimos de nuevo a la carta y ella nos muestra que estamos frente a Marsala, la patria del rico vino, famosa en la historia, porque de ella partió el León de Caprera, el invícto Garibaldi al frente de los mil de Marsala para hacer la obra de la unidad de Italia.

Devoramos con la vista la histórica ciudad, mientras nuestro buque se aleja lentamente de ella siguiendo la línea de la costa, esmaltada de árboles, viñedos, fincas rústicas y aldeas, que tan pronto se extienden a la orilla del mar como se asientan en las laderas y cimas de las montañas, para dar en otra ciudad no tan importante como Marsala, pero también adornada de hermosas edificaciones. Es la villa de Màzzara, cuyas calles e iglesias vemos perfectamente desde la cubierta del "Isla de Panay".

A nuestro lado pasa un viejo bergantin italiano, que vuela más que corre sobre la tersa superficie del Mediterráneo, y allá, a lo lejos, al pié de las Islas Egátas, se ve la vela roja de un buque pesquero siciliano.

Va cayendo la tarde cuando vemos por la proa el cabo de San Marco, que penetra profundamente en el mar, y la aldea de pescadores que a la sombra del faro ha nacido y se ha desarrollado.

Quisiéramos como Josué detener el curso del sol, para seguir gozando del atrayente panorama, pero la noche avanza, bien contra nues-

tros deseos, para ofrecernos un nuevo espectáculo.

En la oscuridad del atardecer surgen en lo alto de un monte y colocadas en línea recta, cinco luces de gran potencia, que nos acompañan con sus rayos durante largo rato. ¿Qué son estas luces? Qué preguntan? Misterio impenetrable, que jamás el viajero logrará descifrar.

Nuevas y potentes iluminaciones surgen de las playas, de los montes, de la encantadora isla, que parece un ascua de oro en la silenciosa negrura de la noche.

XV

LOS MORADORES DEL "ISLA DE PANAY"

Perdiose la isla de Sicilia y sus encantadas iluminaciones en la oscuridad de la noche, y al azul Mediterráneo, siempre en calma y sosiego, han sucedido las encrespadas olas del Adriático, que tomando por la proa a nuestro buque, le hacen cabecear de una manera horrible, para desesperación de los pasajeros, que ayer desaparecieron de la mesa, donde tomamos asiento unicamente tres en el comedor de primera clase.

Y ya que hablamos de los pasajeros, comencemos por decir que en primera clase solo vamos diez, la familia del Cónsul de Portugal en Singapore, de la que ya hablé en otra ocasión, compuesta de dos señoras y una niña de ocho años, la mimada de todos abordo, como es natural; un alto empleado de la Compañía General de Tabacos de Filipinas, don Carlos Ferrandiz, hombre extraordinariamente inteligente y simpático, un fraile carmelita descalzo, que acompañado de su lego, marcha a las misiones que su Orden sostiene en la costa malabar de la India, dos empleados de la Compañía General de Tabacos, personas amables, corteses y sumamente finas, mi hijo Antonio y yo, componemos el total de pasajeros de primera clase.

Tambien van, la bella señora de Romañach, esposa de un comerciante establecido hace bastantes años en Manila, con su hijo, niño de corta edad, un millonario filipino, según me aseguran los demás pasajeros, y un estudiante de medicina, tagalo, que dice le falta muy poco para terminar la carrera.

En tercera de preferencia dos señoras con dos niños y en tercera ordinaria ni un solo pasajero.

Verdaderamente vamos en familia y se comprende que así sea, pues todo el mundo dice que esta es la peor época del año para viajar por los mares de Asia y Oceanía, y por tanto la gente se retrae.

Forman la dotación del barco, además del Capitán, don Antonio Vives, de quien ya me ocupé en una de mis crónicas anteriores, un primer oficial, un segundo, un tercero, dos Agregados, pilotos en prácticas, cuatro maquinistas, dos radio-telegrafistas, pues el "Isla de Panay" tiene estación de radio-telegrafía y de radiotelefonía, un Sobrecargo, un médico y un Capellán.

Esta es la plana mayor, digámoslo así, pues además nuestro buque conduce gran número de habitantes entre mayordomos, cocineros, camareros, camareras, contramaestres, marineros, grumetes, y otras personas que ejercen los mas variados cargos, entre cuyos pintorescos nombres han llamado mi atención, los del Cabo de Luces y el Capitán de Ganado. Asciende, pues, a varios centenares el número de personas que habitamos en el "Isla de Panay", aunque no sea mas que temporalmente.

Todos los domingos y fiestas de guardar, a las nueve de la mañana y los demás dias a las

siete, se celebra abordo la misa y no carece de encantos y solemnidad el Santo Sacrificio.

Ayer fué la primera vez que asistimos a ella, pues el pasado domingo nos encontrábamos en Valencia y no la oimos abordo.

El altar se instaló en el comedor de primera clase, colocándose a ambos lados de aquel dos marineros que daban guardia de honor.

El mas jóven de los marinos, un grumete que apenas cuenta catorce años, actuó de acólito, oficiando el Capellán del buque.

De Capitán a paje, cuantos no se hallaban de guardia, asistieron al religioso acto, lleno de bellezas y aumentada la solemnidad del mismo por el hirviente oleaje con que nos recibió el Adriático.

XVI

RECORRIENDO EL "ISLA DE PANAY"

Desde que abandonamos las bellas costas de la isla de Sicilia, no hemos visto tierra, ni por tanto se ha interrumpido la monotonía del viaje, en el que nos rodean por todas partes mar y cielo, y sin esperanzas de cambio de perspectiva hasta que veamos las costas de Damieta, en la desembocadura del Nilo, a donde hemos puesto la proa. Aprovechemos, pues, la falta de acontecimientos, para realizar el recorrido del "Isla de Panay" que os prometí, amables lectores, en una de mis últimas crónicas.

Como todos los barcos viejos, el "Isla de Panay" tiene a popa la cámara de primera clase, formada por un salón, en el que se hallan fijas las cuatro grandes mesas, de diez asientos cada una, que componen el comedor. En una de las esquinas de este se halla un piano de manufactura americana y recientemente afinado en Barcelona, pues en uno de los últimos viajes del buque, un fuerte bandazo en el Oceano Indico lo arrancó del lugar donde se hallaba amarrado, haciéndole recorrer varias veces el comedor en distintas direcciones.

El comedor, con cómodos divanes y profusión de espejos, es confortable y lujoso, partiendo del mismo la escalera artística, a cuyo pié se hallan dos grandes dragones de madera

tallada, que conduce al fumador y a la espaciosa cubierta del barco.

A popa del comedor se hallan los camarotes mejores del buque, uno de los cuales nos ha sido adjudicado, y cuyos camarotes, si bien tienen la inmensa ventaja de encontrarse sobre la primera cubierta y ser por tanto, mucho más frescos que los demás, en cambio tienen el inconveniente gravísimo de hallarse muy próximos a la hélice y en cuanto se mueve un poco el barco, cosa que ocurre muy amenudo por ir el vapor con escasa carga, la trepidación nos hace saltar materialmente dentro de las literas cuando estamos acostados. Los demás camarotes se hallan en el piso inferior, como también el baño, ducha etcetera, etc.

En el medio del barco y por tanto en el mejor sitio del mismo, se encuentran la cámara y camarotes de segunda clase, y a seguida de estos los de los oficiales de distintos órdenes del "Isla de Panay".

No lejos, y también en buen sitio aunque demasiado cerca de las máquinas, están los alojamientos de tercera de preferencia, quedando reservada la proa para habitación de tripulantes y pasajeros de tercera ordinaria.

La proa del buque, ofrece el mas variado y bullicioso conjunto que imaginarse pueda. Sobre el costado derecho se hallan las jaulas, donde gallos, gallinas y pollos, esperan el momento de ser sacrificados para el consumo de cuantos abordo vivimos. Por el costado izquierdo nuevas jaulas encierran palomas, patos y pavos y al final de dicha banda, tres hermosos bueyes y una ternera se hallan amarrados, aguardando su triste fin, que no puede estar muy lejano.

En el centro de la proa se ven colgadas infinidad de jaulas, conteniendo centenares de jilgueros, varios canarios, dos cotorras, algunos cardenales, muchos periquitos y otros ejemplares alados que no conozco.

Todos estos pájaros pertenecientes a la tripulación del "Isla de Panay", han sido comprados en los vapores que hacen la travesía a Centro y Sur América y sus dueños esperan hacer un gran negocio con ellos, vendiéndolos a buen precio en Filipinas, China y Japón. Así sea, para compensación de los infinitos cuidados que marineros y grumetes prodigan a los multicolores huéspedes de proa.

XVII

DE DAMIETTA A PORT-SAID

Desde ayer por la tarde todo parece indicar la proximidad de tierra. Algunas aves marinas siguen la estela que deja nuestro buque. A las cuatro, un vapor de gran tonelaje, con la chimenea pintada de azul y negro, pasa por el costado del "Isla de Panay" y en dirección contraria a la nuestra. Poco tiempo después aparece en el horizonte un hermoso buque pintado de blanco, que tenemos a la vista hasta la hora de acostarnos pues marcha con el mismo rumbo que nosotros, aunque con menor velocidad. Ya entrada la noche vemos tres vapores que se dirigen a Europa y que prontamente se pierden de vista por la popa de nuestro buque.

Al amanecer de hoy, el mar va cambiando paulatinamente de color: al azul oscuro peculiar del Mediterraneo, suceden las grandes manchas verdes indicadoras de escasas profundidades según los marinos y que parecen denotar la proximidad de las costas bajas del Egipto.

Poco mas tarde pasamos a cien metros escasos de un barco de vela de tres palos que lleva izadas las velas triangulares, que hasta ahora no habíamos visto y que según los oficiales de abordo corresponden a los buques egipcios o griegos, de los que hemos de hallar gran

número en Port-Said. El velero se halla cargado hasta los topes y lleva a remolque, sin duda por no haber sitio donde tenerla abordo, una embarcación de regulares dimensiones.

Dejamos atrás al barco de vela y momentos más tarde aparece por nuestra banda derecha el faro de Damietta, distinto a cuantos hasta entonces habíamos visto pues no se asienta como los demás sobre blanca torre sino que se eleva a considerable altura sobre tres palos o columnas de hierro que ofrecen extraño aspecto.

El puerto de Damietta, situado, como ya he dicho y es sabido, en la desembocadura del río Nilo, se halla atestado de embarcaciones de escaso tonelaje, que se distinguen perfectamente desde la cubierta del Panay, y con las que los marineros indígenas remontan el curso del Nilo.

Espectáculo sorprendente ofrece el hermosísimo bosque de palmeras, que materialmente rodea la ciudad de Damietta y que avanza hasta la playa, asomando por encima de la verde bóveda, la airosa torre circular de una mezquita, que llama poderosamente nuestra atención.

El "Isla de Panay" abandona la península que forman Damietta y su puerto en las bocas del Nilo, desaparecen de nuestra vista las costas bajas de Egipto y nuevamente nos encontramos entre el mar y el cielo, monotonía únicamente interrumpida por el paso de un precioso vapor, el "Delta", que vemos a pocos metros de nosotros.

A las diez y media de la mañana vuelve a aparecer la tierra egipcia, pareciendo que salen del mar, tan baja es la costa, árboles y habitaciones.

Al extremo de esta faja larga y estrecha, álzase Port-Said, que más bien se adivina que se ve, desde la considerable distancia a que nos hallamos.

De cuando en cuando el "Isla de Panay" pasa junto a largos palos, que emergen del mar, y que pertenecen a vapores echados a pique por submarinos alemanes durante la guerra europea.

Esbeltísimo remolcador de dos chimeneas, pintadas de negro y blanco, y con un solo mástil, sale a nuestro encuentro. Es el Práctico, que nos conduce al puerto, siguiendo la interminable escollera de bloques que las furiosas olas del Mediterráneo han destruido en larga extensión.

Al final de esta escollera y no lejos del verdadero puerto, se alza la estátua de Fernando de Lesseps, el ilustre ingeniero francés que logró unir los mares Mediterraneo y Rojo, prestando un servicio que jamás agradecerán bastante el comercio y la navegación. Descubrámonos ante la efigie de aquel hombre extraordinario y dediquemos un recuerdo a nuestra excelsa compatriota, la Emperatriz Eugenia, que inauguró esta obra magna.

XVIII

PORT-SAID, EL PUERTO-FERIA

El práctico nos condujo ayer al fondo de la bahia, cerca de la entrada del canal de Suez, donde quedamos anclados al lado de los hermosos vapores italianos "Trento" y "Bukovina", que prestan servicio entre todos los puertos del Oriente, especialmente los del Asia Menor.

El sitio donde fondeamos, es verdaderamente encantador. En frente de nosotros se alza, junto al mar, el artístico edificio levantado para oficinas, muelles y diques por la Compañía del Canal de Suez, inmueble que abarca tres cuerpos, coronado cada uno de ellos por una cúpula o media naranja del mas puro estilo oriental, en las que relucen al sol los verdes mosaicos que las cubren.

El edificio se compone de dos pisos, con innumerables balcones y ventanas, lleno de árboles a ambos lados, mientras el frente se abre limpiamente sobre la bahía, agolpándose en este lugar en trajin incesante, los remolcadores, vaporcitos, canoas y botes que la Compañía utiliza para sus servicios.

En uno de los costados se eleva enorme mástil, con incontables cordajes, que sirve de semáforo y de palo de señales para los buques de la Compañía. Siguiendo a la derecha, comienzan las casas de la ciudad europea, las oficinas de la policía, muelles de embarcaciones

menores, etc., hasta el faro, que se levanta en la entrada del puerto, dando frente a la estatua de Fernando de Lesseps, de que hablaba en mi crónica anterior.

Algunas pequeñas embarcaciones y varias casas de la población, pocas en número, se hallan engalanadas con banderas y gallardetes de los colores egipcios, encarnado y blanco, por celebrarse la Pascua Grande de los musulmanes, lo que no obsta para que estos trabajen en todos sus oficios, como verá el lector que tenga la paciencia de seguirme.

A la izquierda del edificio del Canal, amarra un pequeño crucero inglés, todo pintado de blanco, que guarda la entrada de la vía marítima a Suez.

En el otro lado del Canal se alinean los grandes vapores ingleses, franceses, italianos y holandeses, que entran y salen continuamente de aquel, deteniéndose solo durante algunas horas en Port-Said para carbonear.

A espaldas de aquellos buques y por tanto del nuestro, se encuentran los terrenos ganados al mar, y en los cuales se asientan los numerosos edificios en que habitan los empleados y obreros europeos de la Compañía del Canal.

La sanidad y la policía conceden libre plática al "Isla de Panay", y apenas establecida la comunicación, infinidad de botes rodean nuestro vapor, asaltando la escala gran número de hebreos vestidos a la europea e infinitos musulmanes, de cuya extraña y anti-estética indumentaria me ocuparé en mi próxima crónica de Port-Said.

Todos ellos son portadores de la más heterogénea variedad de artículos, que van extendiendo sobre las cubiertas del buque. Tapices persas, paños egipcios, monedas de oro y

plata de todos los paises del universo, collares, rosarios, zapatillas, cigarrillos, fósforos, tabacos, frutas, pájaros, pipas, dan al barco la apariencia de una feria en pequeño, y como en los demás buques aquí fondeados se repite la escena, de ello que llamemos a Port-Said al comienzo de esta crónica, el puerto-feria.

Los precios no son excesivos, sobre todo para los que saben que es preciso ofrecer la décima parte de lo que los comerciantes piden, y para desesperación de mis bellas lectoras, les diré que he visto vender por diez pesetas tres collares, que en otros pueblos los indios no hubieran cedido por menos de doce o quince pesetas cada uno.

Mis compañeros de viaje me advierten que va a empezar el carboneo del "Isla de Panay", con todas las molestias que ello supone, y decidimos marcharnos a tierra inmediatamente, como lo hacemos.

XIX

LOS EXTRAÑOS MORADORES DE PORT-SAID

Abandonamos el "Isla de Panay" cuando una muchedumbre inmensa, compuesta de árabes, asaltaba las compuertas del buque, comenzando inmediatamente como un extenso hormiguero, el incesante acarreo del carbón, en pequeñas espuertas, desde las barcazas que lo conducían hasta el interior del vapor.

Nuestra barquilla se aleja rápidamente, y poco después desembarcamos en uno de los hermosos muelles que ocupan todo el frente de la ciudad.

Enfilamos una de las amplísimas vías de. la población europea, tirada a cordel, con grandes edificios, constituídos en su mayoría por solo dos pisos, rodeados de anchas *barandas* y ocupados en su parte baja por enormes almacenes, donde se expenden los mas ricos y variados productos de Oriente.

Deambulamos de un lado para otro, y cuando cansados de andar, buscamos asiento en la terraza de un céntrico café, observamos atentamente la variedad de tipos que circulan a nuestro alrededor.

Los egipcios, altos, fuertes, robustos, de pronunciado color moreno, ostentan la mas extraña indumentaria, y, a mi juicio, la mas antiestética también. Cubren su cabeza con

elevadísimo gorro turco, que no deja de ser elegante y que es lo único estético que poseen. Una especie de chaqueta, mal cortada y poco airosa, cubre la parte superior del tronco, mientras que la inferior aparece envuelta en unas sayas que dan raro y poco varonil aspecto al portador.

La civilización va abriéndose camino entre los indígenas en sus mas deplorables aspectos estéticos, pues en muchos casos el gorro turco ha sido sustituido por el sombrero blanco de lona, y la especie de americana de que antes hablamos, por una verdadera chaqueta de alpaca o de dril, que colocada o cayendo mejor dicho, sobre las sayas, forma el mas extraordinario conjunto que nadie pueda imaginarse.

Fuerza es convenir en que apesar de las tradiciones, los marroquiés son más elegantes, más señores, más majestuosos que los egipcios de Port-Said.

Esto por lo que se refiere a los varones, que en lo que respecta a las hembras, el aspecto no puede ser tampoco más raro. Las mujeres casadas tapan sus rostros con un largo velo, que comienza debajo de los ojos y cubre todo el delantero del cuerpo. Como en Port-Said el calor es extraordinario y las mujeres llevan cubiertas narices y boca herméticamente, no pueden materialmente respirar, por lo que portan sobre la naríz, ascendiendo en línea recta por el entrecejo y terminando en la frente, un tubo dorado, que les facilita el cambio de aire respirable. Desde la cabeza hasta los pies cubre su cuerpo por completo una envoltura negra, que les dá gran semejanza con algunas de nuestras comunidades religiosas de mujeres.

Las solteras han abandonado por completo el traje musulman u oriental. Visten a la eu-

ropea, van con la cara descubierta y se tocan con sombreros, que yo creo son saldos de modas atrasadas de grandes almacenes ingleses.

Como no es posible adquirir de pronto los buenos gustos europeos, las pobres mujeres de Port-Said van convertidas en verdaderos adefesios. Vestidas generalmente de verde o encarnado, tocadas con horribles sombreros, de los que a veces pende un velo de los colores más chillones, y calzadas con zapatos bajos, de grandes tacones, en su mayoría completamente torcidos, ofrecen el más lamentable aspecto, bajo el punto de vista estético.

Y cuenta que nosotros las vimos en días de gran fiesta, que habrá que verlas en días de trabajo y con trajes ordinarios.

Después de tomar unos helados exquisitos, volvemos a bordo, donde nos encontramos con la desagradable noticia de que el "Isla de Panay" ha sufrido una grave avería en la máquina y que para repararla hemos de permanecer por lo menos cuatro días en este puerto. Menudeamos las excursiones a tierra, único modo de combatir el aburrimiento que nos envuelve.

XX

LA EXTRAORDINARIA MISIÓN FRANCISCANA INTERNACIONAL DE PORT-SAID

Mis compañeros de viaje, el buen Padre Carmelita descalzo y su lego, deseaban visitar la ciudad de Port-Said, y como quiera que yo tenía necesidad de ir a tierra para depositar mis cartas en el correo, ofrecí a aquellos mi compañía, que aceptaron muy gustosos.

Salimos del "Isla de Panay" en una de las innumerables barquillas que constantemente navegan por la bahía, desembarcando en las inmediaciones de la Aduana, recinto que franqueamos sin obstáculo, sin duda por los hábitos de los frailes, pues el día anterior, de los cuatro compañeros que descendimos a tierra, dos fueron cuidadosamente registrados por los aduaneros, que persiguen encarnizadamente el contrabando de armas de fuego.

Por una de las amplias arterias de la ciudad nos encaminamos al correo francés, hermoso edificio de muy reciente construcción y donde después de depositar mi correspondencia, un amabilísimo funcionario nos indicó el camino que debíamos seguir para llegar a la iglesia católica, que tanto mis compañeros de excursión como yo deseábamos visitar, y con mucho mayor motivo cuando supimos que el

culto de nuestra religión se halla en Port-Said a cargo de misioneros franciscanos.

Siguiendo las indicaciones que se nos habían trazado, fuimos a parar a una, no muy extensa, pero sí bien cuidada plaza, en cuyo centro se alza un modestísimo busto del insigne ingeniero a quien se debe la construcción del Canal de Suez, busto en cuyo pedestal se lee la siguiente inscripción en francés: "A M. Ferdinand de Lesseps, la ville de Port-Said".

Pobre, muy pobre, nos pareció el homenaje de Port-Said al hombre que convirtió la miserable aldea egipcia, en la hermosa ciudad que admiramos.

En uno de los lados de la plaza se asienta el Asilo Couvreuse, y en una estrecha callejuela se halla la iglesia católica, cuya fachada permanece oculta tras el edificio del asilo.

Penetramos en el sagrado recinto, llamando primeramente nuestra atención las enormes pilas bautismales, donde se deposita el agua bendita, y cuyas pilas se hallan situadas una a cada lado de la puerta principal de la iglesia.

Avanzamos, y vimos encima de los confesionarios diferentes letreros, indicadores de los idiomas en que se administra el sacramento. Uno dice en grandes letras "Maltese", en otro se lee "Italiano", y en el tercero se halla escrito "Francais".

En las inmediaciones de este último se encuentra un fraile franciscano, de figura distinguida, bien cuidada barba y aristocrático porte. A él nos dirigimos y con la más correcta finura, al saber quienes somos nos acompaña por todas partes, facilitándonos cuantos datos estimamos de interés.

Comencemos por decir que en Port-Said no hay sacerdotes del clero secular, hallándose la

parroquia y el culto a cargo de los misioneros franciscanos. Esta misión se compone de siete sacerdotes y dos legos, perfectamente divididos y hasta distanciados por nacionalidades. Uno de los sacerdotes es francés, otro maltés, otro irlandés y los cuatro restantes italianos. El superior pertenece a esta nacionalidad. Los legos son, uno norteamericano y el otro italiano, y para completar esta colección de nacionalidades, digamos que los sirvientes que arreglan y limpian la iglesia son egipcios musulmanes, algunos de los cuales en el momento de nuestra estancia en la iglesia, bruñían materialmente los candelabros de un altar.

La distinción de nacionalidades alcanza hasta a las imágenes y altares. Los italianos tienen a su cargo el altar e imagen de San Antonio de Padua, el maltés los de Nuestra Señora del Cármen, y el francés los del Sagrado Corazón de Jesús.

Cada altar tiene sus cepillos, culto y hasta órgano propios, separados de los demás, y los fieles van directamente al altar de su país, sin detenerse en los demás, sobreponiéndose el sentimiento patrio al de devoción.

Muchas observaciones interesantes hicimos en nuestra visita a la iglesia, pero quédense para el siguiente capítulo.

XXI

DE LA MISIÓN FRANCISCANA A LA PLAYA DE PORT-SAID

El amable franciscano francés con quien tuvimos la suerte de encontrarnos, nos manifiesta que el número de católicos en Port-Said es muy crecido, hasta el punto de que en domingos y días festivos el templo se llena de fieles, siendo insuficiente el personal que hoy existe para las necesidades del culto.

Las misiones de Egipto dependen del Obispo de Alejandría y como antes decimos, el personal es muy escaso, no tan solo por haberse creado nuevas misiones en diferentes partes del pais, sino también porque, desgraciadamente, muchos frailes sucumben a los rigores del clima, que si en Port-Said es tolerable, en cambio en el resto del Egipto es abrasador, como lo demuestra el hecho de que la temperatura en El Cairo durante el verano, suele llegar a 42 grados.

Al hacerle presente la extrañeza que me causaba ver a indígenas musulmanes ejercer los oficios manuales dentro de la iglesia, el buen padre me cerró la boca diciéndome: "No tenemos legos y los cristianos en Oriente no quieren servir, ni aún en la casa del Señor".

Nuestro amable cicerone nos enseña las escuelas de niños que sostiene la misión, el modesto refectorio del convento, los humildísimos

locutorios, la puerta que da entrada a la clausura, y el minúsculo jardin de la misión, muy bien cuidado y atendido por uno de los hermanos.

Antes de despedirnos, el franciscano nos hace saber que el Superior se halla ausente en Europa, y muy suavemente, con gran diplomacia, pone en nuestro conocimento que a él le correspondía la Presidencia de la misión en ausencia del Superior, pero que ha quedado interinamente al frente de la misma, otro sacerdote italiano. Se advierte en las palabras de nuestro interlocutor un cierto dejo de amargura, al verse privado de su derecho por la cuestión latente en todas partes de las nacionalidades.

Despedímonos del cortés padre franciscano, dándole gracias por su amabilidad exquisita. Ya en la calle, dirigimos la última mirada al católico templo, tan distinto a cuantos hasta entonces habíamos visto.

Regresamos abordo y en vista de que aún había de tardar algún tiempo en ser reparada la avería de la máquina, volvimos a tierra, encaminando nuestros pasos hacia las modernas barriadas de la ciudad europea.

Hermosos edificios de estilo colonial, se asientan sobre amplias, limpias y alquitranadas calles, llamando nuestra atención entre aquellos, los ocupados por el Correo Egipcio, el Banco Anglo-Egipcio, el Banco Imperial, el Crédit Lyonnais, la Agencia de la compañía de vapores Peninsular y Oriental, y los de los innumerables hoteles aquí establecidos.

Calle adelante, fuimos a parar a la playa de Port-Said, en la que existe una multitud de hermosas casetas de baños, siendo muy consi-

derable también el número de bañistas europeos de ambos sexos.

En la misma orilla del mar paseábanse lentamente, magestuosamente, unas enormes aves acuáticas blancas, que nunca habíamos visto anteriormente, con grandes picos aplastados, cuyo nombre ignoro, aunque un indígena, a quien me diriji, me dijo que en egipcio aquellos pájaros se llamaban "faggar".

Mucho llamó también nuestra atención, el alquilador de las pipas turcas, que posee tres o cuatro, las que arrienda por módica suma y aun, cuando esta última no puede ser aportada por un solo individuo, a varios individuos, que van pasando la caña en que termina aquella, de boca en boca, después de aspirar cada uno su bocanada de humo; procedimiento si no muy limpio, por lo menos sumamente económico.

Volvimos abordo por el boulevar que dá frente a la bahía y en mitad del cual se alza la estatua de la Reina Victoria, ofrecida a esta por la colonia británica de Port-Said en 1897.

XXII

LA ESPLÉNDIDA VISIÓN DEL PUERTO DE PORT-SAID

Cinco días llevamos fondeados en este hermoso puerto, y mentiriamos si dijéramos que nuestra estancia en Port-Said ha sido monótona, triste o aburrida, sobre todo para los que amamos las cosas del mar.

De una parte nuestras frecuentes y casi podríamos decir diarias excursiones a tierra, y de otra la espléndida visión del movimiento que, tanto de día como de noche, existe en el puerto, mantienen constantemente el ánimo distraido, observando muchas cosas que para el cronista tienen el poderoso atractivo de la novedad.

Ayer fondeó al lado nuestro, un precioso buque de guerra egipcio, antiguo barco de recreo, convertido actualmente en guarda-costas, con un pequeño cañón a proa y en cuya tripulación no se advierte la presencia de un solo europeo. En grandes letras lleva escrito en uno de los costados el nombre, que distinguimos desde nuestra toldilla, "Noor el Bhar".

Durante dos días, hemos tenido a nuestro lado un vapor japonés, el "Hoto Maru", de gran tonelaje, y cuya característica es el estado de suciedad y abandono en que se halla, asegurándome uno de mis compañeros de viaje, gran conocedor del Extremo Oriente, que esta carac-

terística es la distintiva de algunos buques japoneses.

En cambio, por delante del "Isla de Panay" han pasado en estos días dos inmensos vapores holandeses, movidos a petróleo, que llaman la atención, además de por la circunstancia de carecer de chimeneas, lo que sorprende al que mira, por la extremada pulcritud y extraordinaria limpieza que brilla tanto en el interior como en el exterior de estos buques.

Digamos también que el pabellón de los Paises-Bajos, es el que se ve con mas frecuencia en Port-Said y que generalmente flota en los mejores buques, lo que no sorprende a los que desde hace años conocemos las líneas neerlandesas que visitan el puerto de Tanger, a su regreso de las Indias.

Si Port-Said durante el día constituye un espectáculo interesante y variado, el puerto por la noche ofrece fantástico aspecto, de singular belleza.

La Compañía del Canal de Suez tiene establecidos, a lo largo de la bahía, cuatro inmensos focos eléctricos que alumbran, como si fuera de dia, las orillas del mar y los muelles. Innumerables luces festonean también el puerto, y por último, los barcos que han de atravesar el canal, llevan en proa potentes reflectores para iluminar su camino.

Si a todo esto se agregan las luces de los buques surtos en puerto y la iluminación que se extiende a ambos lados del Canal, se comprenderá la exactitud de lo que antes dijimos acerca del fantástico aspecto que ofrece Port-Said por la noche.

Otra de las cosas que llaman poderosamente la atención del viajero en este puerto, es la carencia absoluta de buques de vela. A excep-

ción de los lindos pesqueros egipcios que todas las tardes regresan a la bahía de Port-Said, ni un solo buque de vela se vé cruzar por estas aguas.

Se asegura que ello consiste en que no pueden atravesar el canal, pero la razón no me ha convencido, pues el comercio con Italia, Grecia y Turquía es muy grande aquí y las mercancías de estos paises podrían venderse más baratas, si se transportasen en buques de vela...

En este momento se me dice que la avería de la máquina, que nos ha retenido aquí tanto tiempo, está reparada y que esta noche saldremos para Suez.

XXIII

ATRAVESANDO EL CANAL DE SUEZ

A las siete de la tarde se dieron los últimos martillazos y se trasmitieron las postreras órdenes para el arreglo definitivo del famoso tubo que nos retuvo seis días en Port-Said, y a dicha hora el "Isla de Panay" se hallaba listo para cruzar el Canal de Suez, por lo que izó la bandera pidiendo la inmediata venida del Práctico. No hizo este mucho caso de la petición, pues una hora más tarde no había parecido, por lo que el Capitán de nuestro barco ordenó se izasen las luces pidiendo de nuevo el envio del Práctico.

No obtuvieron mejor resultado las nuevas señales, y harto don Antonio Vives de esperar, puso en movimiento la sirena, que lanzó sus estridentes sonidos, poniendo en conmoción al pueblo de Port-Said.

Un remolcador se destacó por fin del edificio del Canal, dirigiéndose a nuestro buque, descendiendo de aquel el esperado Práctico, quien hizo saber al Capitán del "Panay" en primer lugar, que hasta las once de la noche, lo menos, no podíamos partir, por hallarse atravesando el Canal un convoy de dos vapores, cuyo arribo era preciso esperar, y en segundo lugar que en cambio de esta espera, nuestro buque formaría convoy con otros tres vapores, lo que nos permitiría atravesar el Canal sin

detenernos, pues los barcos que vinieran a Port-Said desde Suez, amarrarían en el Canal para dejar paso a nuestra pequeña escuadra.

Mientras llegaba la hora de la partida, se embarcaron abordo el gran reflector que habia de iluminar el Canal a nuestra marcha, la dotación suplementaria de fogoneros y paleros indígenas, que tendrían a su cargo la dura labor de alimentar las calderas durante el paso del Mar Rojo y la lancha de remos con su dotación completa, tambien indígena, que habría de auxiliarnos en caso de que hubiera necesidad de detenernos en el canal y de amarrarnos en sus orillas.

A las once de la noche desembocaron del Canal los dos vapores que esperábamos, y media hora después comenzaron a moverse los barcos que contituían el convoy. Este lo formaban, el "Isla de Panay", que como vapor-correo marchaba en cabeza, siguiéndole un gran vapor americano, cuyo nombre desconozco; por la popa de este, avanzaba el hermoso trasatlántico británico "City of Canterbury" y cerraba la marcha el enorme vapor alemán, de colosales proporciones, "Oldemburgo".

Pocos momentos después la larga fila de buques y luces, embocaba el Canal, profusamente iluminado a ambos lados, y con espléndida y espesa vegetación, que cubría sus orillas.

El Canal en sus principios ofrece bastante anchura, y se halla separado por una estrecha faja arenosa del lago Menzola, que mas bien semeja un mar que una modesta laguna.

Una hora mas tarde llegamos al lugar denominado El Cántara, sin duda por el hermoso puente que allí existe y que dá paso al ferrocarril que une Suez con el resto del antiguo imperio de los faraones.

En Ballarh, a las dos de la mañana, pasamos un gran vapor allí amarrado y media hora mas tarde otro buque lujosamente pertrechado y con numerosa dotación.

Las aguas del Canal despiden en esta parte un olor raro, como de agua corrompida, y correspondiendo con aquel olor, millares de mosquitos invaden el "Isla de Panay", los que encarnizadamente se ceban en nosotros, siendo este el recuerdo mas desagradable que tenemos del viaje por el Canal de Suez.

Al amanecer llegamos a Ismailia, dejando para mañana el relato de esta segunda parte de la expedición a Suez.

XXIV

DE ISMAILIA A SUEZ POR EL CANAL

Como el corte del Canal de Suez no es perpendicular sino oblicuo, resulta que el verdadero Canal es muy estrecho, tan estrecho que en muchos sitios dos buques en direcciones encontradas no podrían pasar y que los barcos han de mantenerse constantemente dentro de la angosta línea que marca una doble hilera de boyas encarnadas y grises, a todo lo largo de aquel. Por esta causa el "Isla de Panay" se ve obligado a moderar su velocidad, que no excede de ocho millas en algunos lugares, y en otros se para completamente la máquina, marchando solo con la velocidad adquirida.

De vez en cuando pasa por nuestro lado silenciosamente una pequeña barca egipcia, cargada hasta la borda, probablemente con materiales para el Canal, muy en especial piedra, que hay que llevarla de la costa.

Como en todos los países de Oriente y tropicales, en Egipto no existe casi el crepusculo y por lo tanto en la cubierta del "Panay" pasamos de la más densa obscuridad, en pocos minutos, a la completa luz del día, que por fortuna ahuyenta la nube de mosquitos que nos ha devorado durante la noche y de la que conservaremos eterno recuerdo. Esta debió ser seguramente una de las plagas que sufrieron los israelitas durante su peregrinación por Egipto.

Ya en pleno día, el Canal se ensancha repentinamente y nuestro buque penetra en las tranquilas y extensas aguas del lago Temzar, sobre el que se asienta la linda y moderna población de Ismailia.

Un remolcador se aproxima para recoger al Práctico que hasta aqui nos ha conducido, y dejar el que ha de dirigir nuestra nave a Suez.

El vapor marcha a velocidad moderadísima y ello me permite extasiarme en la contemplación del sorprendente panorama que ante mi vista se extiende y que es uno de los más hermosos que he presenciado.

A la derecha del vapor, bajo espesísimo bosque de pinos y otras especies arbóreas, se alzan las bonitas construcciones de Ismailia. Por el Canal desemboca el gran vapor americano que sigue nuestros pasos. El terso y bruñido cristal del lago, reproduce nuestro buque y el remolcador que marcha a su encuentro. Y finalmente, cruzan las tranquilas aguas varios buques egipcios, cuyos tripulantes ayudan con los remos a la escasa brisa que empuja suavemente sus embarcaciones.

Reanudamos la marcha y a las seis en punto de la mañana, gran conmoción a bordo. Los pasajeros suben precipitadamente sobre cubierta. Los tripulantes se agolpan a las bordas y todos nos hallamos poseidos de emoción profunda. Es que por la proa se divisa la bandera española que ondea sobre el vapor "Legazpi" de la Compañía Trasatlántica, que viene de realizar el viaje que nosotros apenas hemos comenzado.

Hace sonar el "Isla de Panay" su silbato por tres veces para saludar al hermano que regresa a la Pátria, contesta el "Legazpi", y en ambos buques no queda ser viviente que no

salude, que no agite su pañuelo, que no sienta algo indescriptible para el cronista.

Poco a poco nos alejamos del "Legazpi", y en un recodo del Canal dejamos de ver la gloriosa enseña de España, que tan fuertemente ha hecho latir el corazón de este puñado de patriotas que vamos en busca de lo desconocido.

Un campamento abandonado de tropas inglesas, nos recuerda los terribles días de la Gran Guerra. Aun quedan trozos de alambrada y una cantidad inverosimil de cascos de botellas que relucen al sol.

El terreno de ambas orillas del Canal, toma un aspecto triste, desolado, desierto. No se ve más que arena por todas partes.

A poco entramos en el gran lago Amer, de inmensas proporciones, y a las once de la mañana distinguimos a Suez.

XXV

EL VIEJO SUEZ Y EL NUEVO PORTEWIK

El "Isla de Panay" aceleró su marcha durante la travesía del Grand Lake Amer como le llaman los planos del Canal, pues la gran profundidad de aquel permite a los vapores andar con su velocidad normal, y después de pasar un pequeño brazo del Canal, tan árido y desierto como los que describimos en nuestra crónica anterior, damos vista a la ciudad de Suez, la mas antigua de las poblaciones del Este del Egipto, y que a diferencia de Port-Said, que debe su vida al Canal, muere a manos de este último.

Y sin embargo, Suez es una gran ciudad, de vieja historia, y que situada en el fondo del golfo de Suez, siempre tranquilo y sosegado, era el puerto mas visitado por navíos y comerciantes de esta parte del mundo.

Y de su importancia no cabe dudar al ver su enorme perímetro, sus grandes mezquitas con airosas torres y agujas, la flota de pequeños navíos que encierra su antiguo puerto, y sobre todo el llamarse al Canal, Canal de Suez, lo que indica cuan conocido era este nombre en la época de su construcción.

Pero desgraciadamente para Suez, y esto será una revelación para muchos de mis lectores como lo fué también para mi, el Canal de Suez no pasa por Suez, sino que corta a la iz-

quierda y a bastante distancia de la venerable población, que queda aislada del tráfico mundial.

Las necesidades del comercio hacían indispensable una ciudad y un centro mercantil en la desembocadura del Canal, y comenzose inmediatamente la construcción de Portewik, que ya tiene bastante extensión y cuyas obras se prosiguen con febril actividad, apareciendo ante los asombrados ojos del viajero, infinidad de edificios en obra actualmente y otros recientemente terminados.

La nueva ciudad es completamente europea, con hermosas casas de estilo genuinamente colonial, todas ellos rodeadas de jardines y alzándose sobre aquellas una iglesia cristiana, a nuestro juicio, protestante.

Todo el frente de la linda barriada se halla ocupado por espaciosos muelles, donde amarran infinidad de botes y donde fué a ocupar su sitio, rápida y veloz, la embarcación que traiamos a bordo desde Port-Said y la que, por fortuna, no hubo necesidad de utilizar durante el trayecto del Canal.

Un ramal de los ferrocarriles egipcios une Suez y el resto del país con Portewik y desde la cubierta del "Panay", vemos un tren de viajeros que corre perpendicular a la desembocadura del Canal.

Seis grandes depósitos de petróleo se alinean no lejos de Suez y ellos indican la riqueza y el comercio de estos paises orientales.

En tanto observamos ambas poblaciones, el "Isla de Panay" ha fondeado en la bahía y poco después lo hacen, el vapor ingles "City of Canterbury" y el alemán "Oldemburgo", que minutos mas tarde toman la dirección del Mar Rojo, con varias horas de anticipación a nosotros.

Apenas anclados, acuden al costado del vapor numerosas embarcaciones conducidas por indígenas, que nos ofrecen en venta, frutas, collares, licores y cigarrillos egipcios de variadas marcas.

Una enorme gabarra-algíbe, nos proporciona el agua indispensable para nuestro viaje a Colombo, y el Agente de la Compañía Trasatlántica, que ha venido abordo, nos invita amablemente a ir a tierra en un remolcador, invitación que declinamos por el asfixiante calor que se siente y que puede mas que nuestra natural curiosidad.

A la una de la tarde y terminada la provisión de agua, el "Isla de Panay" comienza de nuevo su marcha con dirección a Colombo en la isla de Ceylan, a donde llegarémos, con la voluntad de Dios, dentro de doce días.

XXVI

EL SUEÑO LETARGICO DEL ORIENTE

Salimos de Suez con tiempo y mar hermosos, internándonos en el golfo del mismo nombre, y teniendo a un lado la península de Sinai y al opuesto las tierras del Egipto, todas ellas áridas, desiertas, imagen fiel de la desolación y del silencio.

Numerosos vapores cruzan constantemente el estrecho golfo, terror antiguamente de navegantes y marinos por los continuos escollos que en él se encuentran, y que hoy, el adelanto y la civilización han cubierto de hermosos faros, que señalan su presencia a los buques.

Merecen especial mención los islotes llamados "Los Hermanos", dos rocas planas estacionadas en la mitad del golfo, y en una de las cuales se levanta un faro, al que rodean varios edificios, habitaciones seguramente de pescadores que habitan en aquel solitario lugar.

La tarde del mismo día que pasamos por "Los Hermanos", distinguimos también "Los Dédalos", arrecifes a flor de agua, cubiertos la mayor parte de los días por ella y donde el ingenio y el amor a la humanidad se han puesto a prueba, para de consuno levantar un faro, que advierta el peligro y haga que los buques se alejen de él.

Sobre el arrecife se han alzado cuatro hierros, que sostienen una especie de jaula

del mismo metal, que sirve al propio tiempo de aposento a la luz y de habitación a los torreros que allí habitan. Alrededor del faro se extiende un balcón circular, único paseo y expansión de que pueden disfrutar los seres que en el faro viven, si es que puede llamarse vida a lo que se hace en aquella torre, aislada del resto del mundo.

Asombra pensar que haya hombres allí dentro y si la mayoría de los viajeros pasa indiferente por su lado, el cronista les ha enviado de todo corazón el testimonio de su profunda admiración por su abnegación y sacrificio.

Abordo del "Isla de Panay" la vida se desliza monótona y tranquila. En dos palabras podríamos condensar la esencia de aquella, repitiendo la frase del inmortal dramaturgo, "La vida es sueño".

Es incuestionable que en la atmósfera, en el aire del Oriente, hay algo que sume a los hombres en sueño letárgico. Ya lo habíamos observado en Port-Said. Allí, a cualquier hora del día, encontrareis a los naturales del país que duermen profundamente en todos los sitios donde hay algo de sombra. En los quicios de las puertas duermen los pobres; con la cabeza reclinada sobre las mesas del café, descansan los dependientes de estos establecimientos; hasta debajo de la estátua de Lesseps, en la escollera del puerto, tendidos cuan largos eran encontrámos diez o doce musulmanes dormidos, y a los que no despierta ni el rumor de nuestros pasos, ni el ruido de nuestra conversación de viajeros curiosos.

En el "Isla de Panay", los pasajeros no se sustraen a esta ley general.

En la cubierta, debajo de los botes, donde el viento corre, nos agrupamos todos para dor-

mir la siesta durante el día, y por la noche, al terminar de cenar, nuevamente volvemos a tendernos en los sillones, no tardando en conciliar el sueño, que no nos abandona hasta la mañana siguiente.

Yo que nunca duermo siesta y que al amanecer me despierto de ordinario, desde que llegamos a Port-Said, duermo horas y horas, sin que me desvele por la noche en mi sueño habitual.

Me despierta de mi letargo la voz de Don Antonio, el Capitán, que no podía contener su satisfacción por que nuestro buque había dejado por la popa al vapor alemán "Oldemburgo" y al inglés "City of Canterbury", que habían salido de Suez unas horas antes que nosotros el día anterior. La voz alegre del Capitán repite constantemente: "Es un buque muy valiente el Panay". "Dejaremos atrás a todos los barcos".

XXVII

LA TRAVESIA DEL MAR ROJO

Desde que abandonamos el golfo de Suez, la tierra va alejándose de nuestra vista, y aun cuando sabemos que a nuestra derecha se extiende el Sudan egipcio y a la izquierda las costas de la Arabia, ambas son invisibles para los ojos del viajero durante las largas jornadas que dura la travesía de este Mar Rojo, que aunque parezca una contradicción es constante, intensa y hermosamente azul.

Sin embargo, el no ver tierra no quiere decir que vayamos solos; no. En todas direcciones cruzan ante el "Isla de Panay" infinidad de vapores, que hacen alegre y animada la travesía. A los que van por nuestra línea, conforme pronosticó el Capitán del Panay, los vamos dejando por popa, aunque a algunos nos haya costado gran trabajo, como un tanque petrolero que tuvimos todo el día por la banda de babor y que únicamente, cuando las sombras de la noche envolvían el mar, dejamos atras y aún vimos sus luces durante bastante tiempo en la obscuridad.

A medida que nos internamos en el mar Rojo, la temperatura aumenta constantemente, alcanzando su máxima altura antes de ayer, en que el termómetro en el puente, a la intemperie y cara al viento, marcaba treinta y dos grados a las nueve de la noche.

No necesito decir que en los camarotes la atmósfera es irrespirable, y los que nos hallábamos por la noche sobre cubierta, pudimos contemplar pintoresco espectáculo, pues en aquella fueron apareciendo, luciendo los más variados trajes de dormir, todos los pasajeros y pasajeras, que el "Isla de Panay" transporta a su bordo. Sillas, sillones, butacas, bancos, todos los sitios útiles para el descanso en una palabra, fueron asaltados por los viajeros que deseaban descansar en sitio donde se pudiera respirar, huyendo de las terribles literas, en las que materialmente se abrasa uno.

Desgraciadamente nuestro descanso duró corto tiempo, pues el viento del desierto, el terrible simún, comenzó a soplar con extraordinaria violencia, alborotando las aguas del mar y haciendo bailar a nuestro buque la más desagradable de las danzas sobre las furiosas olas.

Los balances fueron tan fuertes, que la señora de Romañach, nuestra bella compañera de viaje, rodó con silla y todo sobre la cubierta y mi hijo Antonio que dormía profundamente sobre un banco, salió despedido del mismo, no sufriendo mayor daño por la providencial circunstancia de tener cerca un sillón, al cual pudo agarrarse, sosteniendo así el cuerpo.

Por la mañana, Manuel, el toldillero, nos mostró la finísima arena roja que el viento había depositado sobre la caseta de popa y a la que sin duda debe su nombre este mar que estamos recorriendo actualmente.

Todo cuanto se me había dicho del calor que se siente aquí, es poco, comparado con la realidad. Yo nunca lo he sentido igual. No

solamente la almohada, sino las sábanas de nuestro lecho, amanecen empapadas del sudor que nuestro cuerpo ha "destilado" durante la noche, y mis lectores supondrán lo agradable y cómodo que es el sueño en estas condiciones climatológicas.

Según se me informa, antes de ayer hubo el médico de abordo de prestar sus auxilios profesionales a dos fogoneros, que padecían de calambres, como consecuencia de la enorme temperatura que se sufre en las calderas. Verdaderamente es terrible la vida de estos hombres, que no sé como pueden soportar la existencia en las profundidades del buque, al pie de las encendidas calderas y de la ardiente maquinaria.

Por fortuna ha amanecido algo más fresco el día, aun cuando la temperatura aumentará a medida que avancemos en nuestra marcha, pues según mis informes, esta tarde a las cinco pasaremos el Estrecho de Bab-el-Mandeb, que dicen quiere decir en castellano "La puerta del infierno". El Señor nos coja confesados, porque nos vamos a asfixiar allí.

XXVIII

EL ESTRECHO DE BAB-EL-MANDEB Y EL GOLFO DE ADEN

No se equivocaron mis informadores al anunciarme que conforme avanzáramos en dirección del Estrecho de Bab-el-Mandeb, la temperatura iría aumentando hasta hacer la atmósfera irrespirable. Así ha sucedido y a tal punto ha llegado el calor, que el reloj del comedor se ha parado repentinamente, y al examinar hoy el mío, me encuentro con la desagradable sorpresa de que la cuerda ha saltado, sin duda debido a la distensión de los metales por efecto del calor, que materialmente ahoga.

Por fortuna, desde las primeras horas de la mañana gozamos del espectáculo, nunca bien apreciado hasta no encontrarnos entre mar y cielo, de la vista de tierra por ambos lados del "Isla de Panay".

Al amanecer distinguímos por proa el alto faro que corona la isla de Duairo, que con otros dos islotes forma a nuestra izquierda, el ala de aquel lado de un numeroso archiélago compuesto de grandes islas, muchas de ellas pobladas de verde vegetación, que rompe la monotonía arenosa de las costas de Arabia, Egipto y Sudan que hasta ahora hemos visto.

Algunas de estas islas, como las llamadas Gibel Zucutt, Grande y Pequeña Hamish, que

quedan a nuestra derecha, son de gran longitud, la primera tiene más de quince millas de larga, y se hallan coronadas por altas y elevadas cadenas de montañas, de preciosa estructura y cubiertas de monte bajo.

Sin embargo, la vista no distingue en ninguna de ellas vestigios de habitación humana, y según me dicen, se hallan deshabitadas por carecer en absoluto de agua durante la mayor parte del año.

Cuando pasábamos por en medio del archipiélago, cruzaron por nuestra banda derecha dos vapores, el primero de los cuales izó el pabellón de los Paises Bajos, atención a la que correspondimos haciendo flotar al aire los colores rojo y gualda de nuestra bandera patria.

Conforme abandonamos el archipiélago a que nos referimos en los párrafos precedentes, la costa de Arabia se va acercando por la banda de babor y poco después, con ayuda de potentes gemelos que me facilitó mi amable compañero de viaje, el señor Ferrandiz, distingo una hermosa ciudad, coronada por numerosas mezquitas, con un magnífico santuario o morabito blanco, no lejos de la playa, y con un gran faro en la entrada del puerto.

Acudimos al atlas y este nos dice que aquella población es Moka, la patria del más rico café del mundo y una de las mas importantes ciudades de la Arabia.

Casi al mismo tiempo aparece por nuestro costado de estribor, la costa de Africa, formando con la de Asia una especie de tenaza, cuyos brazos van estrechándose poco a poco para formar Bab-el-Mandeb.

En medio del Estrecho de este nombre, en situación estratégica admirable, al lado del

único canal hoy practicable que desemboca en el Golfo de Aden, se halla situada la isla de Perim, que no necesitamos decir pertenece a Inglaterra.

Izamos otra vez nuestra bandera y pasamos a muy corta distancia de aquella isla, admirando el magnífico puerto que allí ha construido la Gran Bretaña y en el que hay fondeados dos vapores actualmente, las potentes fortificaciones, los grandes cuarteles y los enormes tanques de petróleo.

Toda la isla se halla llena de casas y al lado del faro, se levanta el semáforo y una estación de telegrafía sin hilos, al parecer.

Asusta pensar en el número de millones de libras esterlinas que Inglaterra ha gastado en este islote, solamente para guardar en sus manos el centinela avanzado que representa la isla de Perim.

Por la llamada Boca Grande, pues la Boca Chica se halla obstruida por buques perdidos que los alemanes echaron a pique durante la última guerra europea, pasamos del Mar Rojo al Golfo de Aden, que nos recibe suave y blandamente, como queriendo desvanecer su terrible fama.

XXIX

NOS ENFRENTAMOS CON LA MONZON

Acabo de levantarme de mi litera, donde he permanecido tres días con sus mortales noches, terriblemente zarandeado, sufriendo enormemente del mareo, y en la absoluta imposibilidad de tenerme en pie, tanto por aquella causa, como por los horribles bandazos que ha dado nuestro buque, movido como una cáscara de nuez, a impulsos de la monzon.

Y, ¿qué es la monzon?, preguntarán aquellos de mis lectores no versados en los secretos de la geografía y de la navegación. Pues la monzón es un violento viento del Sudoeste, que sopla constantemente durante los meses de Mayo, Junio, Julio y Agosto en el Oceano Indico. Una especie de temporal de Poniente que se llaman en España, pero centuplicada su fuerza y sufriendo sus rigores en medio de verdaderas montañas de agua.

Procuraré reunir mis recuerdos para trasladar a mis lectores las impresiones que he experimentado y los acontecimientos que han ocurrido.

El domingo último, después de rezar devotamente sobre cubierta el Santo Rosario los pasajeros y la tripulación del "Isla de Panay" fuimos advertidos que en las primeras horas de la madrugada del lunes, pasaríamos del Golfo de Aden al Oceano Indico, abandonando el fa-

moso Cabo Guardafuí, de fatídico renombre, terror de buques y navegantes y donde hace no muchos días, se fué a pique un vapor inglés.

La advertencia equivalía a indicarnos que desde la madrugada enfrentaríamos la monzon y sufriríamos sus incómodos efectos. Con tal idea, acosteme en mi litera, desoyendo los ofrecimientos de mis compañeros de viaje, que me decían se pasaría mejor la noche sobre cubierta.

Proximamente a las dos de la madrugada, despertóme un horrible bandazo que por poco me saca de mi litera, y desde aquel momento ya no hubo instante de tranquilidad para mí. Agarrado con ambas manos a los hierros de la litera, no pude pegar los ojos un momento, procurando librarme de los violentos embates de las olas, que imprimían al buque continuos movimientos, en las más encontradas direcciones. En aquella situación sentí fuerte estrépito próximo a mi camarote. Era que el Padre Carmelita que ocupaba el contiguo, había querido descender de su litera y sujetándose a la varilla de las cortinillas, aquella había cedido; el buen Padre instintivamente se agarró a la bombilla de luz eléctrica, que también cedió, y allí cayeron en revuelto montón y en la más profunda obscuridad, bombilla, varillas, cortinillas y fraile carmelita, el que apenas pudo ponerse de pie, corrió desalado escaleras del comedor arriba, en busca de la cubierta. Por fortuna el Padre no se ocasionó daño alguno, en lo que tuvo no poca suerte.

No así las personas que quedaron por la noche sobre cubierta, algunas de las cuales sufrieron caidas de importancia. Uno de los golpes de mar rompió las cuerdas que sujetaban el sillón donde reposaba la hija del Cónsul

de Portugal en Singapore, la que salió disparada y al pretender ponerse de pie, recibió con la quilla de uno de los botes que se hallan en cubierta, terrible contusión, que le hizo perder el conocimiento durante más de diez minutos.

Su madre, al retirarse al camarote, perdió el equilibrio, dando tan fuerte golpe contra la pared, que partió con la cabeza la losa de marmol de que aquella se hallaba revestida, y la madera del otro lado.

Por último, otra pasajera de tercera de preferencia, al ver que el sillón donde se encontraba se aproximaba a la borda, fué presa de un ataque nervioso que le duró mucho tiempo, sin que pudiera ser atendida por el médico, pues este como los Agregados y todos los pasajeros, a excepción única de mi hijo Antonio, se hallaban horriblemente mareados.

Terrible jornada la del lunes, durante la cual recordé constantemente lo que acerca del Cabo Guardafuí, me habían dicho en repetidas ocasiones cuantos habían hecho esta travesía.

XXX

LA ISLA DE SOCOTORA.—CAMBIO DE RUMBO

En mi crónica anterior describí a grandes rasgos la terrible jornada del lunes, en la que a última hora de la tarde encontramos algunos momentos de relativa tranquilidad, al hallarnos al socaire como dicen los marineros, o al amparo o resguardo, como decimos los profanos, de la isla Socotora, de elevadísimas y escarpadas montañas que detenían la furia de la monzon.

La mayor parte de los pasajeros abandonamos nuestras literas para gozar de aquellos instantes de respiro, que no duraron ¡ay! mucho tiempo, pues transcurridas un par de horas, nos volvimos a hallar en pleno Oceano Indico y por tanto en pleno vértigo de movimiento.

Hubo que volver a acostarse, por ser materialmente imposible estar de pie, y nuevamente volvieron las angustias del mareo y las interminables horas de sujetarse a los hierros de la litera para no ser despedido de esta.

Tres caminos nos había dicho don Antonio Vives, nuestro experto capitán, que existían para atravesar la zona barrida por la monzon. El camino de los valientes, que nosotros no seguiríamos pues aunque fuera el mas corto era también el mas expuesto. El camino de los cobardes, que tampoco seguiríamos pues nos

apartaría demasiado de nuestra ruta, y el camino de los prudentes, por el que entraríamos nosotros, alejándonos del centro de la monzon, pero sin separarnos demasiado del rumbo trazado.

Los acontecimientos, superiores siempre a la voluntad del hombre, dispusieron las cosas de otra manera y nos obligaron, como verá el curioso lector, a tomar si no la ruta de los cobardes, alguna muy próxima a ella.

Apenas hubimos abandonado el resguardo de la isla Socotora, nuestro vapor cayó en plena monzón, siendo entonces los golpes de mar, más grandes, fuertes y continuos que los que hasta allí habíamos sufrido.

El valiente "Isla de Panay" saltaba materialmente de ola en ola, pero los embates del mar eran durísimos, especialmente durante la noche, que fué terrible, en la más amplia acepción de la palabra. A las dos de la madrugada un extraordinario golpe de mar por la parte de proa, nos hizo embarcar más de cuarenta toneladas de agua, y don Antonio, que se hallaba en su camarote, subió inmediatamente al puente, ordenando enseguida cambiar el rumbo, inclinándonos varios grados hacia el camino de los cobardes. No por esto terminaron nuestras molestias y sinsabores, pues la zona de la monzon era extensa. Acostado en mi litera, en la mañana del martes, contemplaba los movimientos de la cortina de la puerta del camarote, que de perpendicular al suelo había momentos en que casi se hallaba paralela a este, cuando sentí horrible estrépito en el camarote de los frailes Carmelitas, al mismo tiempo que una catarata de agua entraba por la puerta del mío. Me lavanté como pude, observando entonces que un golpe de mar

había arrancado de cuajo, el lavabo de los frailes, que se hallaba sujeto con tornillos a la pared, destrozándolo completamente y derramando el agua que contenía en sus depósitos.

En aquellos momentos aparecía entre las blancas cortinillas de su litera, la desencajada faz del hermano lego, que con trémula voz preguntaba al camarero que era lo que había ocurrido.

Al renacer la tranquilidad, cada mochuelo volvióse a su olivo, para contar de nuevo las interminables horas de aquel día inacabable y en el que, como en el anterior, sufrimos las más violentas y graves emociones de nuestra vida de viajeros infatigables.

Las cariñosas atenciones del personal de cámara del "Isla de Panay" con los ajetreados pasajeros, no podrán ser facilmente olvidadas por mí.

XXXI

RENACE LA CALMA

Hace un mes, mejor dicho, treinta y un días que abandoné a Tetuan en mi camino hacia el Extremo Oriente y quiero que mis primeras palabras sean de recuerdo para los seres queridos, para los leales amigos que allí quedaron y a los cuales soy deudor de innumerables atenciones, especialmente en los últimos tiempos de mi estancia en la capital del Protectorado español en Marruecos, lo que avalora y resalta aquellas.

Sirvan estas líneas, trazadas frente a una de las más hermosas y poéticas islas de la India, de expresión de mi inalterable afecto y de mi profundo agradecimento para los que hicieron culto de la lealtad y de la amistad, y reanudemos la narración de nuestro viaje.

El "Isla de Panay" continuó durante la noche del martes y gran parte de la jornada del miércoles, separándose de la zona peligrosa de la monzón y ya al obscurecer del miércoles notamos los pasajeros que aquel conduce algun consuelo a nuestros males, aún cuando hasta el jueves puede decirse que no recobramos la tranquilidad.

Salimos por fin de la cámara de primera, donde habíamos estado recluidos en estos tres últimos días, y pudimos enterarnos de los males que la monzón había causado en el buque y sus

tripulantes. En proa nos dijeron que el golpe de mar que entró en aquel lugar, había inundado parte de los alojamientos de la tripulación, con los consiguientes perjuicios para esta y su indumentaria, y que en la noche del lunes se había roto alguno de los hilos de la radiotelegrafía, avería que fué reparada inmediatamente de haber sido observada, por el personal de aquel servicio.

También supimos que uno de los camareros o mozos de oficio, había sufrido una caida que pudo tener graves consecuencias, en la escalera de popa, pero que por fortuna se redujo solo al susto consiguiente.

A consecuencia del mareo y de los tres días que pasamos encerrados en nuestros camarotes, todos los pasajeros hemos enflaquecido, y para desquitarnos de las pasadas abstinencias, el Segundo Mayordomo de este buque don Luis Villanueva, ha hecho que se nos sirvieran el almuerzo y la comida, cuyo menú publicamos a continuación:

Almuerzo: Entremeses; salchichón, aceitunas, pepinillos y apios.

Huevos escalfados en sopa de ajo. Riñones a la americana. Bacalao a la vizcaina. Postres variados. Vinos. Café o té.

Comida: Sopa de Sémola. Pescado al Ajo Arriero. Potage a la asturiana. Pichones a la Choucroutte. Menestra a la francesa. Pierna de cordero. Ensalada. Helado. Leche merengada. Bombones de chocolate. Postres variados. Vinos: Rioja, Sauterne, Jerez y Champagne. Café o té.

No necesitamos decir que a tan exquisitos menús se les hicieron los honores correspondientes, por cuantos en tres días apenas habíamos probado bocado.

Después de cenar, el telegrafista del aparato Marconi nos participa que durante los pasados días, el vapor inglés "City of Canterbury", a quien dejamos atrás en el Mar Rojo, ha preguntado diariamente nuestra situación, sin duda para comprobar la suya, con relación al "Isla de Panay".

La misma pregunta hace frecuentemente un vapor italiano, que sin haberlo visto, quedó detrás de nosotros en los días fuertes de la monzón.

Esta tarde y después de un día espléndido, se ha nublado repentinamente el horizonte, y poco después ha descargado sobre el buque que nos conduce, el más formidable aguacero que hemos presenciado desde hace muchos años. Los pasajeros nos hemos vuelto a recluir en el comedor, con la ferviente esperanza de que como en todos los paises tropicales, cesase pronto el diluvio que nos envuelve, y que yo aprovecho para escribir esta crónica.

XXXII

LA ISLA DE MINICOY Y LA LLEGADA A CEYLAN

El capitán del "Isla de Panay" don Antonio Vives, nos señala en el horizonte un punto verde que se alza sobre el mar. Era la isla de Minicoy, la mayor del Archipiélago de las Maldivas, pequeños trozos de tierra perdidos en la inmensidad del Oceano Indico, y distantes del pais más próximo cerca de quinientas millas marítimas.

A medida que nos acercábamos, íbamos distinguiendo los peligrosos arrecifes que rodean la isla, el precioso bosque de palmeras de coco que la cubre por completo, hasta el punto de que algunos de aquellos árboles crecen tan próximos al mar que parecen salir de este, los islotes llenos también de palmeras, que semejan un ramillete, el blanco faro que advierte a los navegantes los terribles peligros que allá existen, y el rio que serpenteando al pie de la torre, viene a confundir sus aguas con las del mar.

Indiscutiblemente la isla de Minicoy forma uno de los más pintorescos paisajes del mundo, y tan grande fué el atractivo que sobre mi ejerció, que en Colombo procuré informarme de la vida política de aquel archipiélago.

Forman este, gran número de islas, muchas de ellas deshabitadas, regidas por un Sultán, que goza de absoluta autonomía, bajo el Pro-

tectorado de la Gran Bretaña, que no mantiene en el archipiélago autoridad alguna de la metrópoli. El único signo de dominación es el tributo que anualmente envian los habitantes de las Maldivas al Gobernador de Ceylan, y que es conducido por una de las embarcaciones de aquellas islas, lujosa y grandemente engalanada con banderas y gallardetes.

El hijo mayor y heredero del Sultan de las Maldivas, ha permanecido nueve años en Colombo, estudiando, bajo la vigilancia de las autoridades británicas, que han tenido buen cuidado de formar un excelente aliado del futuro soberano del archipiélago, dando a aquel una educación muy superior a sus súbditos, cuya mayoría se compone de pescadores y agricultores.

Como dato curioso, apuntaremos que en todo el archipiélago de las Maldivas no hay un solo europeo, pues hasta los torreros del faro son indígenas.

Nuestro buque ha marchado rápidamente en la singladura de ayer, sin otra cosa digna de anotarse, que el gran número de peces voladores, que cruzan en todas direcciones, y algunos de los cuales, en su azoramiento, viene a caer sobre la cubierta del vapor, y al amanecer de hoy, el "Isla de Panay" se halla a la entrada del puerto de Colombo en espera del Práctico. El capitán nos envía recado para que sirvamos de intérprete a este, y al puente nos dirigimos en aceptación del requerimiento.

Mientras esperamos la llegada del Práctico, mis ojos recorren el puerto de Colombo, todo él construido artificialmente, y materialmente repleto de vapores de diversas nacionalidades.

Abandonan la bahía, pasando a nuestro costado, las embarcaciones malayas, con una sola vela, roja y cuadrada, cuatro leños mal unidos, donde los valientes pescadores de Ceylan se aventuran en alta mar.

Llega un remolcador conduciendo las lanchas del Práctico, una de estas últimas se aproxima, sube el Práctico y lentamente, magestuosamente, el "Isla de Panay" enfila el puerto, yendo a fondear próximo al muelle.

Apenas fondeados, una verdadera nube de pájaros negros, de duro pico y de la familia de los cuervos, invade las cuerdas, palos y escaleras del vapor. Según se me informa, estos pájaros están protegidos por las leyes del pais, y de aquí su extraordinario número y su increible domesticidad.

No lejos del lugar donde anclamos se halla fondeado el cazatorpederos inglés "Colombo", de estación en Ceylan: una preciosidad de buque. El Práctico me informa que su comandante actual es el marino inglés que a bordo del "Vindictive" desembarcó en el puerto de Ostende, que se hallaba en poder de los alemanes durante la última guerra europea; hazaña que seguramente recordarán mis lectores.

XXXIII

LA MISA, EL DESEMBARQUE Y UNA EMOCIONANTE DESPEDIDA EN COLOMBO

Llegamos a Colombo, como decía en mi crónica anterior, el domingo al amanecer y antes de descender a tierra, quisimos oir misa a bordo, como de costumbre desde que nos instalamos en el "Isla de Panay" hace un mes.

Alzóse el altar en el gran comedor de primera clase, y a las nueve en punto ocupamos nuestros sitios acostumbrados, pasajeros y tripulantes del buque.

Con gran asombro de todos los presentes vinieron a oir el Santo Sacrificio, muchos de los trabajadores malayos que efectuaban abordo las operaciones de carga y descarga, y los cuales dieron muestras durante la celebración, de la mayor fé y de acendrada devoción.

Era espectáculo realmente extraordinario ver aquellos hombres de tez cobriza, negro y sedoso cabello, luenga y hermosa barba, vestidos con el más fantástico traje, del que me ocuparé en mi próxima carta, seguir a media voz en su idioma, extraño e inarmónico, las frases del sacerdote católico, prosternando la frente en el suelo en el momento de alzar.

Terminada la misa, nos dirijimos hacia aquellos correligionarios, cuya existencia igno-

rábamos pocos momentos antes, y aún no creyendo lo que nuestros ojos habían visto, les preguntamos en inglés si eran católicos, a lo que nos contestaron con cierto aire de orgullo: "Yes, Sir, we are Romans", "Si señor, somos romanos", nombre con el que en estos paises se designa a los católicos, para distinguirlos de los protestantes.

En demostración de su fé, nos mostraron las medallas que llevaban pendientes del cuello, y a mayor abundamiento nos enseñaron los brazos, en los que estaban tatuadas las imágenes de Nuestro Señor y la Virgen.

Nos dijeron que en Ceylan había muchos indígenas católicos, y de buena gana hubiéramos continuado la interesante conversación, si la voz del Capitán no nos hubiera hecho recordar a todos que el deber llamaba a los trabajadores al cumplimiento de sus obligaciones a bordo.

Después de almorzar, todos los pasajeros varones decidimos descender a tierra y acompañar hasta su alojamiento al Padre Emilio y al Hermano Fernando, los frailes Carmelitas, nuestros compañeros de viaje, de quienes conservaremos siempre el más agradable recuerdo, y los que como saben mis lectores habían de quedar en Colombo, hasta que se dispusiese su viaje a la costa Malabar, donde, en cuya misión de Ernácula, habían de permanecer durante un tiempo mínimo de seis años.

En una de las cómodas canoas-automóviles, que hacen el servicio entre los buques y la Aduana, fuimos a tierra, pasando al lado de los barcos fondeados en la bahía y que, a excepción de la arboladura, ofrecen el más sorprendente parecido con nuestras antiguas naos

y más especialmente con las caravelas que descubrieron la tierra americana.

En la Aduana, el funcionario que allí se hallaba de servicio, no quiso registrar el equipaje de los frailes, conformándose con saber que no llevaban armas de fuego, ni municiones, ni tabaco.

Después de cambiar en el mismo muelle y en un despacho, instalado allí con permiso del Gobierno de Ceylan, nuestra pobre moneda española, al cambio que pareció bien al cambista, con lo que queremos decir que nos robó cuanto quiso, alquilamos un automóvil que nos transportó al Hospital General de Colombo, a cuya Superiora venían dirigidos nuestros compatriotas.

La Reverenda Madre, dama belga de distinguidísima figura, toda vestida de blanco, así como las Hermanas de la Comunidad, nos acogió afectuosamente, presentándonos a una Hermana española, de la provincia de Segovia, que allí reside en cumplimiento de su ministerio.

Llegó el momento de separarnos, y al estrechar contra mi pecho al Padre Emilio, dos gruesas lágrimas cayeron de los ojos de este porque sabía que al separarse de mi, conmigo partía la Patria amada, a la que quizás no volvería a ver jamás.

XXXIV

LA POBLACIÓN EUROPEA Y LOS LUGARES PÚBLICOS DE COLOMBO

Después de cumplir el deber de dejar a nuestros antiguos compañeros de viaje, los frailes carmelitas descalzos, bajo techo y abrigo hospitalarios, los demás pasajeros del "Isla de Panay" nos dedicamos a recorrer el casco de la ciudad europea, visitando en primer lugar la Administración de Correos, espléndido edificio, sabiamente distribuido, donde actuan funcionarios tan amables que, apesar de ser domingo, día en que no se trabaja en ninguna población inglesa o bajo el dominio de la Gran Bretaña, no tuvieron inconveniente, previo el permiso que solicitaron del director general de Correos de Ceylan, de certificar los sobres que contenían mis crónicas hasta aquella isla.

Pude observar en el corto tiempo que permanecí en el interior del edificio, que todos los empleados que allí prestan sus servicios son indígenas, sin una sola excepción, y que el mayor orden y un absoluto silencio reinan allí.

Enfrente de la Administración de Correos se halla el palacio del gobernador de Ceylan, hermoso inmueble, rodeado de extensos jardines. En la puerta que dá acceso a estos, rígido e inmóvil, monta la guardia un centinela. Me aproximo para saber a que cuerpo pertenece y veo con asombro que se trata de un individuo

de la policía, también indígena, creciendo mi admiración al saber que en Ceylan no existe guarnición europea y que la policía llena todas las funciones que el ejército desempeña en Inglaterra.

En los jardines del gobernador y dando frente a la calle, se alza una preciosa estátua en bronce, erigida, según inscripción que en el pedestal se lee, para perpetuar la memoria de Sir Edward Barnes, Teniente General del ejército británico y gobernador de Ceylan hasta el año de 1838, en que falleció, dejando el mejor recuerdo entre los habitantes de la isla.

Al lado del palacio del gobernador se encuentran los jardines públicos. Entro en ellos, y la primera cosa que llama mi atención es una enorme piedra, extraida, según me informan, del antiguo muelle, y en la que se halla grabado admirablemente el escudo de Portugal, con la siguiente fecha: "1501". Es decir, que cuando se realizaba el descubrimiento de América, ya los portugueses dominaban en Ceylan, fomentando su comercio.

El jardin es muy bonito, encuadrado por palmeras, cargadas de cocos, y con bellas fuentes, donde corre constantemente el agua. En uno de los lados se eleva la estátua en mármol blanco de la Reina Victoria de Inglaterra, levantada en 1897 por los habitantes de Ceylan.

Salimos de los jardines y deambulamos durante un par de horas por las calles, ámplias, limpias, tiradas a cordel, de esta interesantísima ciudad. A ambos lados se elevan suntuosos edificios, entre los que merecen citarse los hoteles Oriente y Bristol, de colosales proporciones.

Al salir del centro de la ciudad, las casas toman el aspecto colonial, y la calle va entre lindísimos jardines, pertenecientes a aquellas.

Para que todo sea atractivo y pintoresco en esta población ideal, por sus calles circula la más atractiva y extraordinaria mezcla de individuos.

Junto al nativo de Ceylan, que se distingue por sus faldas largas y lujosas, cabello magnífico y negro, recogido en hombres y mujeres formando artístico moño, en el que ambos sexos lucen peinetas de ambar, marchan los coolíes indios, sin más traje a veces que un pedazo de tela encarnada, que les dá vuelta alrededor de la cintura y entre las piernas; el negro retinto, procedente de Africa y que luce el traje de marinero europeo de los policías del puerto, el chino vestido aún en parte con la indumentaria típica de su país, el japonés que ha abandonado su traje nativo, sin adoptar por completo, sin embargo, el vestido europeo. Todas las razas, en una palabra, todas, menos la blanca, pues a excepción de los viajeros que como nosotros han descendido de los buques surtos en puerto para visitar la ciudad, en Colombo no hemos visto un solo europeo.

XXXV

EL BARRIO INDIGENA DE COLOMBO

El Capitán del "Isla de Panay" señaló la hora de las tres de la tarde para la salida de nuestro buque del puerto de Colombo, y como quiera que habíamos perdido algún tiempo en la despedida de los frailes Carmelitas y nuestra visita al correo y lugares públicos de Colombo, hubimos de renunciar, con harta pena, a recorrer el bosque de la canela, el interesantísimo museo de Ceylan, los criaderos granjas de elefantes y el hermoso Mount Lavina.

Para aprovechar el corto espacio de tiempo que nos restaba de estar en Colombo, improvisamos una excursión al barrio indígena y en verdad que no tuvimos porqué arrepentirnos de ello, pues al paso estudiamos también la tan decantada política colonial británica.

Señalemos en primer término la diferencia esencial que existe entre los nativos de Ceylan y los emigrantes que vienen de la India a establecerse en la isla. Aunque de la misma raza, idéntica religión y parecidas costumbres, los primeros miran a los segundos con un desprecio verdaderamente olímpico, haciendo resaltar ante los ojos del viajero este desprecio y el desdén que les inspiran los indios.

Digamos en segundo lugar, que el barrio indígena de Colombo es lo más pobre, lo más miserable, lo mas abandonado que pueda ima-

ginarse. En horrible hacinamiento, en las peores condiciones higiénicas, viven confundidos millares y millares de seres humanos sin que, al parecer, nadie se preocupe de su mejoramiento moral, intelectual y sanitario.

No es pues de sorprender, que en Ceylan las epidemias sean constantes y que la peste bubónica, por ejemplo, se haya convertido en una enfermedad endémica, que causa numerosas víctimas entre los infelices indígenas de esta isla privilegiada.

La miseria de los naturales del país y de su barrio, contrasta notablemente, en primer lugar, con la opulencia y riqueza de la población europea, en segundo lugar con las bellísimas pagodas, en que rinden culto a su Dios, y en tercer lugar con la exhuberante vegetación y perenne floración de sus campos y jardines.

No es de sorprender que las tradiciones ceilandesas coloquen en esta linda isla, el paraje donde estuvo el Paraiso Terrenal, pues nada más bonito que los alrededores de Colombo.

En cambio, los escasísimos habitantes de esta ciudad con quien pudimos entendernos, pues es de advertir que allí nadie habla inglés, quejábanse de su miseria, de sus necesidades no satisfechas, de sus males sin cuento, no faltando tampoco una lamentación para el poco respeto que se tiene a sus costumbres, por que usando ellos el pelo largo siempre, se les obliga a cortárselo al rape para desempeñar cualquier destino del Gobierno.

Y que la miseria es grande, debe ser cierto, si se atiende al número de personas que os rodean por todas partes de la ciudad, pidiéndoos dinero, y que no os abandonan ni un instante, ni siquiera después de la salida del buque, pues cuando abandonamos Colombo, todavía los ma-

rineros del bote del Práctico alargaban la mano pidiéndonos algo al capitán del "Isla de Panay" y a mí, que nos hallábamos en el puente. Es pues Colombo, la ciudad de los pedigueños y de los cuervos de todas clases, pues los comerciantes, alquiladores de carruajes, guías, etcétera, etc. tratarán de despojaros, incautos viajeros, de vuestro dinero, bajo todas las formas.

Se aproximaba la hora de la salida del vapor y abordo nos fuimos, al mismo tiempo que entraba en el puerto nuestro constante acompañante desde Port-Said, el vapor inglés "City of Canterbury", que según nos informamos se dirige a Calcuta, en la India.

XXXVI

DE COLOMBO A SINGAPORE

La famosa monzon, de triste recuerdo, vuelve a hacer su aparición a nuestra salida de Colombo, y a diferencia de la anterior, que nos cogió de costado haciendo balancear horriblemente al "Isla de Panay", esta nos coge de frente, y nuestro buque da terribles cabezadas, mientras el mar se estrella con violencia contra la escollera del puerto de Colombo, levantando enormes montañas de blanca espuma.

Algunos de los pasajeros vuelven a sentir los desagradables efectos del mareo, quedando solamente unos pocos sobre cubierta que nos entretenemos en observar los múltiples faros que bordean toda la costa de la isla de Ceylan, que vamos recorriendo durante la noche para entrar de nuevo en la mañana siguiente en el Oceano Indico.

Por fortuna, este nos recibe tranquilo y sereno, y esta serenidad va en aumento conforme nos adentramos en el mar, que semeja unas veces lago de intenso azul y otras inmensa esmeralda, sin una arruga, sin un pliegue, sin nada que turbe la rigidez de la extensión plana.

Antes de ayer por la tarde nuestros radiotelegrafistas han recogido las llamadas que nos hace el vapor de esta misma compañía "Claudio Lopez" que ha salido de Singapore y que nos busca para marchar a nuestro encuentro. Se

le contesta dándole nuestra situación, pero, desgraciadamente, nos hallamos todavía muy distantes uno de otro, y hasta bien entrada la noche no nos encontraremos, y digo desgraciadamente porque para los tripulantes y pasajeros del "Panay", hubiera sido la realización de un ardiente deseo, el paso durante el día y lo mas cerca posible, de ambos buques hermanos.

A las once y media de la noche se han avistado los dos vapores de la Compañía Trasatlántica Española, y luces de bengala rojas y azules han roto las tinieblas, llevando los saludos de uno a otro barco. Algunos pasajeros han presenciado el interesante espectáculo desde la cubierta del "Panay", pero todos llevan impresa en sus semblantes la decepción sufrida.

Desde por la mañana van apareciendo, por el costado derecho de nuestro vapor, multitud de islotes, cayos e islas, avanzada de las Indias holandesas, y poco después sale ante nuestros ojos con sus grandes montañas, su espesa vegetación, sus columnas de humo que denotan la preparación para la explotación agrícola, sus lindas playas, y su inalterable mar, la enorme isla de Sumatra.

Todo el día lo pasamos a la vista de dicha isla, y por la noche presenciamos inolvidable espectáculo. Sobre Sumatra se cernía una terrible tempestad, viéndose a la luz de los relámpagos los contornos de aquella, mientras que sobre nuestro buque se alzaba la luna en cuarto menguante y las estrellas brillaban con fulgor para nosotros desconocido.

El rielar de la luna sobre el Oceano Indico, el reververar de las estrellas en el inmenso espejo del mar, la fosforescencia de la estela que atrás dejábamos, y la eléctrica iluminación de

los relámpagos, constituía panorama que solo los que han viajado por estos lugares, pueden comprender en toda su belleza y magnificencia.

Dentro de dos horas entraremos en el Estrecho de Malacca y mañana por la mañana, muy temprano, arribaremos a Singapore, la última estación, digámoslo asi, de nuestro largo viaje en demanda del Extremo Oriente, que ya va tocando a su fin, por ahora.

XXXVII

EL ESTRECHO DE MALACCA Y EL PUERTO DE SINGAPORE

Al terminar de escribir mi crónica anterior, que deposité en la Administración de Correos de Singapore, entró el "Isla de Panay" en el Estrecho de Malacca, que no es tan estrecho como su nombre parece indicar, pues por el costado derecho de nuestro buque no se distingue tierra alguna, aun con los potentes gemelos de mi compañero de viaje, el señor Ferrandiz.

Por babor, como dicen los marineros, en cambio, se vé a simple vista una ininterrumpida serie de islas, islotes y tierras bajas, cubiertas todas ellas de espesísima vegetación, y que forman el lado izquierdo del Estrecho.

Según nos advierte el Capitán de nuestro buque, aunque la tierra por estribor se halla lejana, la travesía del Estrecho es muy peligrosa por el sinnúmero de bajos de arena y el escaso fondo que hay por doquiera, por lo que el vapor marcha estrictamente por el reducido canal que existe, pues a poco que se separe de este podría encallar muy facilmente.

Confirmando las palabras del Capitán, observamos la gran cantidad de faros que existe en toda la costa y aun en las proximidades del Canal a que antes nos referimos, habiendo algunos que materialmente surjen del mar, en

cuyo fondo se han colocado algunos bloques de cemento, sobre los que sobresalen los hierros que componen la especie de jaula de que hablé en alguna de mis crónicas anteriores, y donde parece imposible puedan vivir seres humanos. Sin embargo, en una de estas férreas torres que pasamos muy cerca, vimos con los gemelos, colgada, una pequeña embarcación, que sin duda servía para comunicar los torreros con los buques que les llevan el agua y las provisiones.

La noche nos sorprendió en pleno Estrecho de Malacca y entonces pudimos comprobar los peligros que nos rodeaban. Las luces de los faros se sucedían sin interrupción, alumbrando cabos, promontorios e islotes, y en un momento dado vimos fulgurar a un mismo tiempo desde la toldilla del "Isla de Panay" cinco luces distintas con variados destellos e intérvalos.

La pericia del Capitán y oficiales de nuestro barco, hizo que este pasase sin novedad el peligroso trayecto, y ayer a la madrugada llegamos sin novedad a la entrada del puerto de Singapore.

La parada repentina de la hélice, a cuya trepidación ya nos hemos acostumbrado, nos hizo saltar precipitadamente de la litera y subir al puente.

Por bien empleado dimos el madrugón, pues ante nuestros ojos se extendía el mas maravilloso panorama. A ambos lados del buque divisábanse unas enormes islas, cubiertas de árboles, y sobre las cuales distinguíanse lindas casas, rodeadas de grandes "verandas", como aquí se llama a la galería abierta que rodea los edificios y al pórtico que dá acceso a los mismos.

La decoración semejaba un nacimiento, pues a diferencia de las que encontramos anteriormente, estas islas no son planas, sino

erizadas de altas montañas, en la cumbre de las cuales se alzan las edificaciones.

Llegó el Práctico, y este condujo nuestro buque por los canales que separan las islas, formando los mas sorprendentes zig-zags y descubriendo nuevos panoramas de espléndida belleza, que nuestra pluma es impotente para trasladar al papel.

Por fin, después de serpentear durante largo tiempo, llegamos al muelle, donde debíamos amarrar entre dos grandes vapores japoneses, que allí se encontraban cargando para su nación.

Inmediatamente de nuestra llegada, instálase en el muelle una exposición de artículos de todas clases, desde los mas ricos a los mas modestos, y apenas la sanidad nos permitió la salida del buque, nos trasladamos a dicha exposición, donde hicimos varias compras a precios verdaderamente increibles en Europa.

XXXVIII

SINGAPORE Y SUS DIFERENTES BARRIOS

En la última crónica hablaba a mis lectores de la baratura de algunos de los artículos que se expendían en la exposición instalada en el muelle donde atracó nuestro buque, y completando esta información diré que en el mismo lugar encontramos un sastre que se encargó de la confección de varios trajes por el increible precio de trece pesetas españolas cada uno, de los de mejor calidad y a la medida por la suma de diez y siete pesetas españolas, con la estricta condición de que los trajes estarían terminados a las cuatro de la tarde, como efectivamente estuvieron.

En vista de la baratura de todo, nos decidimos por alquilar un automóvil para recorrer la ciudad, teniendo buen cuidado de ajustarlo antes, escarmentados con lo que nos había ocurrido en Colombo, donde por dos horas de paseo en auto nos llevaron la enormidad de dos libras esterlinas en oro. En Singapore todo el mundo es mucho más considerado que en Colombo, y por siete pesetas y media en moneda del pais, la hora, conseguimos un coche excelente y un buen chauffer, que nos llevó a visitar cuanto de curioso e interesante se halla en aquella ciudad.

Singapore, la llave del Estrecho de Malacca, constituye una posesión inglesa de las denominadas "colonias de la corona", es decir, que se halla regida por un Gobernador enviado por la metrópoli y en lo militar por un general que se halla al frente de las tropas británicas, sin que en el gobierno y administración de la colonia intervengan los indígenas, que no desempeñan más que cargos muy secundarios.

La ciudad se halla dividida por barrios, pertenecientes a las distintas colonias que en ella habitan y además, como es lógico, los barrios comerciales e industriales.

Por esta especial división y porque además el número de almas que allí viven es muy considerable, la extensión de Singapore, es enorme, hasta el punto de recorrerse muchos kilómetros para trasladarse de un barrio a otro de la población.

El barrio chino, que fué el primero que visitamos, es inmenso, y se comprende que sea así, si se tiene en cuenta, que las dos terceras partes de los habitantes de Singapore pertenecen al antiguo Celeste Imperio. Grandes comercios, donde se encuentra de todo y a precios relativamente económicos, tiendas de artículos de lujo, restaurantes donde se sirven al aire libre los platos más estraños y raros, teatros con desconcertante e inarmónica música, forman el conjunto de dicho barrio, donde vimos también numerosas mujeres chinas, que, contra la opinión que existe generalmente y en la que comulgábamos también nosotros, no nos parecieron tan feas, admirando la extremada pulcritud de su indumentaria, que aún conservaba la antigua confección y el depurado gusto artístico de los pasados siglos.

Cerca del barrio chino, se halla el japonés, menos populoso, más pequeño, menos animado y más triste que aquel. En este barrio se hallan situadas las casas de mujeres de mal vivir, que se distinguen por un enrejado de madera, generalmente pintado de verde, colocado en la puerta.

Las mujeres japonesas, a diferencia de las chinas, nos parecieron horribles, tanto por tener más pronunciadas las facciones, cuanto porqué en su tipo, apesar de ir vestidas casi a la europea, se alejan considerablemente por su color, entre amarillo y negro, de la mujer blanca.

El barrio indio o de los bombays, como se le llama en esta parte del Oriente, también es muy curioso, viéndose en él todas las razas que pueblan la India y Ceylan, llamando nuestra atención, sobre todo, el singular adorno que llevan las mujeres y que ya habíamos visto en Colombo, que consiste en una estrella de oro pegada a uno de los lados de la nariz, adorno que ofrece el más extravagante aspecto a los ojos no acostumbrados a su vista.

XXXIX

UNA FIESTA EN EL CONSULADO DE PORTUGAL EN SINGAPORE

Mis lectores recordarán seguramente que desde nuestro embarque en el puerto de Cádiz, tuvimos el honor de contar entre los compañeros de viaje, a la familia del Cónsul de Portugal en Singapore, señor Adelino Ferreira, y a la llegada del "Isla de Panay" a dicho puerto, el representante de Portugal en los establecimientos británicos del Estrecho de Malacca nos ofreció inolvidable fiesta, en demostración de su gratitud por las pequeñas atenciones que con su familia habíamos tenido durante la travesía.

Siguiendo la costumbre inglesa y americana, el señor Ferreira habita fuera de la ciudad y muy lejos de la Cancillería, a la cual acude únicamente en las horas señaladas para el despacho al público.

La casa particular del Cónsul de Portugal forma parte de la barriada europea o sea en la que habitan los europeos, pues es de advertir que las hermosas mansiones de que aquella se compone, pertenecen en su inmensa mayoría a ricos propietarios sirios y chinos, algunos de ellos millonarios.

El barrio europeo ocupa gran extensión superficial, debido a la especial construcción de los edificios, generalmente formados de

planta baja y principal, rodeados de la clásica "veranda" colonial y circundados de ámplios y bien cuidados jardines.

En esta barriada habitan también, ocupando espléndidos palacios, el Gobernador de los establecimientos británicos del Estrecho de Malacca y el General en jefe, llamémosle así, de todas las tropas que ocupan el Estrecho y los dominios del Sultán de Johore, hoy bajo el Protectorado de la Gran Bretaña, nación que como habrán visto mis lectores, se ha situado en cuantos puntos estratégicos existen en el mundo.

En una de dichas casas habita, como decíamos, el Cónsul de Portugal y a ella encaminamos nuestros pasos, después de reunirnos con el señor Ferreira en uno de los magníficos hóteles que, como en todas las colonias británicas, existen en Singapore.

El automóvil que nos conduce devora kilómetros, y después de un recorrido de una hora desde el muelle, llegamos a la morada del representante de Portugal, donde nos esperan la señora de Ferreira, dama americana de gran belleza y a la que dan realce los blancos cabellos que coronan su cabeza, la señorita de Ferreira de singular hermosura, y América Ferreira, la niña mimada de todos los tripulantes y pasajeros del "Isla de Panay", un encanto de criatura en todos conceptos.

La mansión del Cónsul de Portugal es un verdadero museo de objetos orientales, y allí admiramos los artísticos faroles chinos, la rara vajilla de la misma procedencia, los jarrones japoneses, las sombrillas indias, e infinidad de artículos de gran valor material y de incalculable para los aficionados.

Antes de la comida, la linda voz de la señorita de Ferreira nos deja oir los dulces fados y las preciosas canciones portuguesas, que causan en nuestra alma el deleite que produce la bella música de la nación hermana.

Un sirviente indio, luciendo gran banda con los colores de la bandera portuguesa, sirve admirablemente la espléndida comida, compuesta de los más variados platos de la cocina nacional del dueño de la casa, y a los postres volvemos a gustar la fruta llamada "chicos" en Filipinas y que en las antiguas Antillas españolas se denomina zapotes, y los exquisitos mangostanes, originarios únicamente de Ceylan, Malacca y Joló y desconocidos en los demás paises tropicales.

Al servirse el champagne, el señor Ferreira pronuncia breves frases para demostrar su gratitud a los compañeros de viaje de su familia, y quien estas líneas escribe habla unas cuantas palabras en loor de Portugal y España, las dos naciones más grandes en la historia de la humanidad.

XL

DE SINGAPORE A MANILA

Terminada la agradabilísima fiesta que nos fué ofrecida por el Cónsul de Portugal en Singapore, nos reintegramos a nuestra casa flotante, el "Isla de Panay", cuantos habíamos participado de aquella y constituiamos el total de los pasajeros que habían quedado en el buque. En Singapore entraron nuevos viajeros que formaban la más completa miscelánea, pues en primera clase tomaron pasaje un sirio, que por todo traje traia una larga camisa china, y al que costó gran trabajo convencer que con aquella indumentaria no podía sentarse a la mesa, una dama de elegante porte y que por sus rasgos fisonómicos y por su nombre, nos pareció hebrea, y un americano, empleado en una central azucarera de las Islas Filipinas. En segunda clase, se acomodaron una china, pulcra y graciosamente vestida, con pantalones de una tela especial y camisa con largas mangas, y una mestiza procedente de Macao, primer ejemplar que yo veía de esta nueva raza, que no puede considerarse como portento de belleza, ni mucho menos.

En las primeras horas de la mañana del siguiente día, vino el Práctico abordo y poco después nos separábamos del muelle, abandonando Singapore, una de las ciudades más simpáticas y de mayores atractivos que hemos

visto en nuestra ya larga peregrinación por el mundo.

Cuando yo creia que saldríamos del puerto por el mismo lugar por donde habíamos entrado el día anterior, he aquí que, con gran asombro mío, el Práctico nos conduce por la bellísima bahía que se extiende enfrente de la ciudad, y en la que se hallan fondeadas numerosas embarcaciones, entre ellas el hermoso vapor de la Royal Mail inglesa "Mantua", que conduce nümeroso pasaje de Australia y puertos de la China.

Bordeamos una de las encantadoras islas que forman también por este lado la bahía Singapore, nos aproximamos a otras tres o cuatro, situadas casi en el centro del canal que corre a lo largo del Estrecho de Malacca, y dando vista a la península de este nombre, entramos de nuevo en aquel.

El tiempo y el mar son hermosos, pero ello dura bien poco, pues al siguiente día, al enfrentar el mar de la China, nos encontramos con duro viento, que levantando grandes olas, hace balancear terriblemente de nuevo a este barco, que no sé como puede resistir tales embates.

Al entrar en el mar de la China, comienzan los enormes chubascos, tan cómunes en los trópicos, obligándonos a abandonar la cubierta y a refugiarnos en el comedor, único sitio que se halla libre de la lluvia. Yo me tumbo en mi litera, después de haber terminado de escribir a duras penas mi acostumbrada crónica.

Desde nuestra salida del Estrecho de Malacca, puede decirse que no hemos tenido una hora de tranquilidad. Ayer nuestra estación de telegrafía sin hilos, recibió un radiograma

del Almirante americano de Manila, en el que decía que al Norte de la Isla de Luzón se estaba formando un báguio o tifón, de fuerza y dirección que aún no podían determinarse, y correspondiendo a este aviso, el mar volviose a irritar de nuevo, el tiempo cerró otra vez en agua, y el "Isla de Panay" comenzó sus bandazos de costumbre, para solaz y animación de los pasajeros.

La gruesa mar ha retrasado bastante la marcha del buque, dando al traste con las ilusiones que nos habíamos forjado de llegar por la tarde a Manila, pues según nos informa la gente de abordo, no llegaremos hasta las nueve de la noche y como a esa hora no nos darán entrada, tendremos que pasar la noche fondeados en la bahía.

Esta contrariedad pone de mal humor a mis compañeros de viaje, sobre todo a aquellos que tienen su familia en Manila, y no necesito decir que las conversaciones giran todas alrededor del mismo tema.

XLI

LA ENTRADA EN MANILA; TIFÓN Y ABORDAJE

Mi crónica anterior la escribi frente a la isla de Luzon, considerando y creyendo que la tierra que tenía ante mis ojos, era la hermosa isla que desde hace muchos años fué codiciada por las grandes potencias que habían puesto en ella sus ambiciones.

Poco después de terminada mi crónica, salí de mi error. La isla que por la banda de babor del "Isla de Panay" se divisisaba, no era la de Luzón; era la de Lubang, la mayor y más poblada de las que componen el archipiélago de este nombre, y perteneciente al grupo más occidental de las Islas Filipinas.

No fuí yo solo el que incurrió en el error y en la confusión, a excepción del Capitán del "Isla de Panay", todos abordo creíamos hallarnos frente a Luzón, y lo sucedido es explicable. Desde nuestra salida de Singapore no habíamos visto el sol, y como es natural, no había podido hacerse observación ninguna, por lo que puede decirse que caminábamos a ciegas, confiando únicamente en la Providencia y en la inteligente dirección del Capitán y oficiales de nuestro buque.

Como decimos anteriormente, fué don Antonio Vives quien se apercibió del error sufrido y quien, en consecuencia, ordenó dar la vuelta,

lo que lamentamos extraordinariamente por dos razones: la primera, por que la travesía hasta entonces se había hecho perfectamente por tener la mar de popa y al dar la vuelta, como es lógico, la tuvimos de proa, lo que hacía dar grandes e incómodas cabezadas al vapor, y la segunda, porque la isla de Lubang, apesar de la lluvia que nos envolvía por todas partes y que nos mantenía encerrados en el comedor del buque, ofrece un hermoso panorama, con sus grandes acantilados, sus altas montañas y su frondosa vegetación, entre la que se distinguían pequeños claros, indicadores de la estancia del hombre, cuyas viviendas aparecían cubiertas por el bosque.

Cerca de una hora invirtió el vapor en deshacer el camino recorrido a lo largo de la isla de Lubang, espacio de tiempo de fatales consecuencias para la mayor parte de los pasajeros, y por fin dimos vista a la isla de Cabra, otra de las que forman el archipiélago de Lubang, y desde la que se emprende la ruta directamente a la bahía de Manila.

Las derivaciones del baguio, tifón o ciclón, que con todos estos nombres es conocida la fuerte depresión atmósférica que se hallaba al Norte de la isla de Luzon como saben mis lectores, hicieron deshacer en lluvia los grandes nubarrones que sobre nosotros se cernían, y jamás hemos visto descender de las nubes tan enorme cantidad de agua, ni con mayor violencia. Esta cortina, tupida y densa, nos tapó por completo el potente faro de la isla Corregidor, obligándonos a permanecer toda la noche en alta mar, sufriendo los ramalazos del baguío y sus consecuencias.

Por fin, al amanecer de hoy comenzó a abrir el tiempo y aprovechando una clara, el

"Isla de Panay" penetró en la hermosa bahía de Manila.

Después de una navegación tranquila por una mar serena como un lago, llegamos frente al puerto, donde tomamos al práctico, emprendiendo la marcha con dirección al muelle, pero como en este viaje todo había de ser accidentado, apenas nos acercamos a dicho muelle, embestimos a una barcaza, que se hallaba en la bahía, echándose a nado los tripulantes de la misma, que perdieron en el naufragio la mayor parte de sus efectos personales. Así terminó el viaje a Manila, en el que habíamos invertido cuarenta y seis días desde nuestra salida de Tetuan.



OBRAS DEL MISMO AUTOR

UN VIAJE POR LA ZONA NORTE DE MARRUECOS. — AGOTADA,

LA COMPAÑIA DE FERRO-CARRILES DE RIO MARTIN. — AGOTADA,

DE TETUAN A MANILA.

EN PRENSA

UN AÑO EN MANILA
(Impresiones y apuntes)

EN PREPARACION

MIS ANDANZAS POR FILIPINAS
(Recuerdos de viaje)